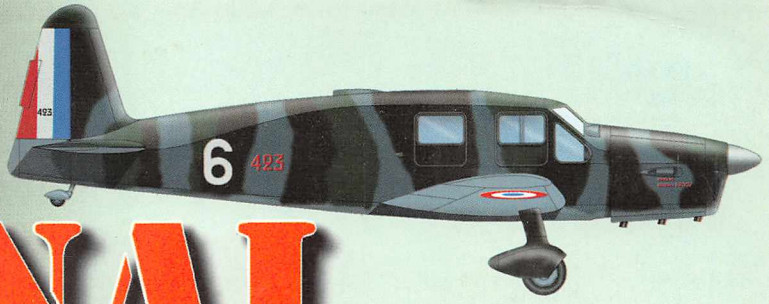
72 PAGES

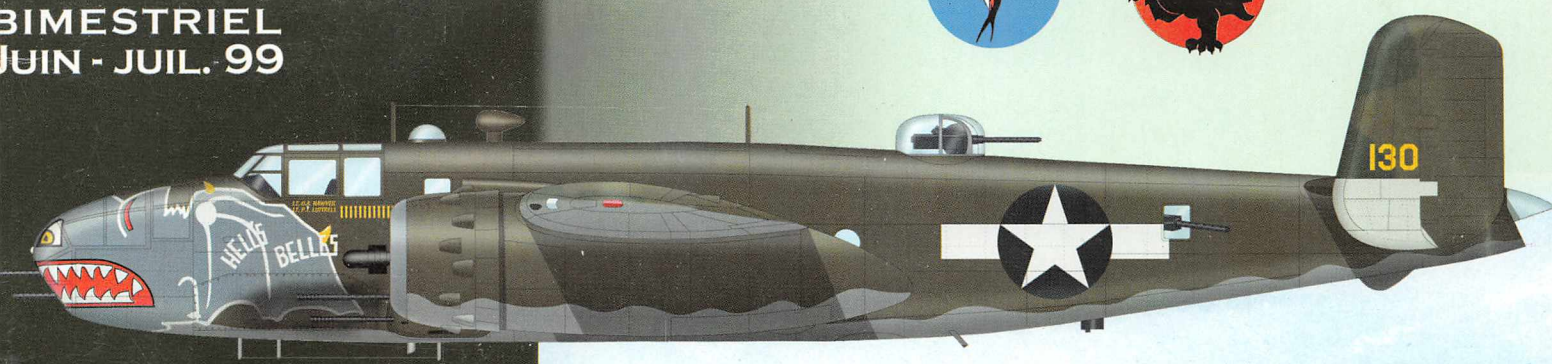
HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N° 7

BIMESTRIEL
JUIN - JUIL. 99





VITTEL 39/40

DANS LES BALKANS

L'AVION QUI PARLAIT

DANS L'ENFER DE RABAUL

M 4873 - 7 - 39,00 F - RD

AÉRO ÉDITIONS

déménage

(moved / ist umgezogen)

NOUVELLE ADRESSE

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul-Valéry
32500 Fleurance

NOUVEAU TÉLÉPHONE

(33) 05 62 06 03 00
Fax : (33) 05 62 64 05 22

Les pilotes de chasse français 1939-1945 de A à Z

Les pilotes de chasse français
1939 - 1945

Vous y trouverez, par ordre alphabétique, la liste aussi complète que possible de tous les pilotes ayant combattu sous les couleurs françaises et ayant remporté *au moins* une victoire entre septembre 1939 et mai 1945.

Près de 1 000 noms : Français, Coloniaux, Tchèques de l'armée de l'Air et de l'aéronautique Navale, mais aussi les Français engagés dans la RAF et ceux des Forces aériennes françaises libres.

Une notice biographique sera incluse pour la plupart des grandes figures de l'aviation militaire française de l'époque.

Le livre sera abondamment illustré et comportera de très nombreux profils en couleur.

La parution est envisagée pour fin novembre 1999.

Le livre est offert en souscription au prix de F. 249,oo, (port compris pour la France métropolitaine) au lieu de F. 339,oo prix public à la vente après parution. La souscription sera close le 31 octobre 1999.

Comment souscrire ?
Voyez en page 70.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Le côté obscur de la force

Aéro-Journal est et restera un magazine historique, qui ne cherche pas à véhiculer une quelconque idéologie. En tant que tel, *Aéro-Journal* est amené à traiter de toutes les périodes, sans préjugé et sans ostracisme. Et s'il y fleurit autant de croix gammées, ce n'est pas pour autant que nous nous sentons en parfaite harmonie avec ceux qui les portaient. C'est uniquement parce que pour un magazine qui se spécialise dans la Seconde Guerre mondiale, la Luftwaffe est incontournable.

Le temps est venu de mettre les choses au point, ne serait-ce qu'à l'attention de nos jeunes lecteurs, pour lesquels la svastika peut ne représenter qu'une décal de plus à coller sur la dérive d'un Messerschmitt Bf 109. S'ils ignorent quel monstre hideux se cache derrière ce symbole, c'est parce que la génération précédente a confondu [illegible] et oublié. Et si nous voulons qu'une telle abomination ne se reproduise jamais plus, nous devons cultiver la politique du souvenir et non celle de l'autruche.

Aujourd'hui, il est devenu de bon ton de clamer haut et fort que pendant la guerre, on a combattu dans le camp des « anti-bolchéviques », en occultant le fait que ce camp était celui des Nazis. Il y a dix ans, il était tout simplement impensable de s'en vanter. La chute du mur de Berlin et les révélations sur les atrocités staliniennes ont permis à certains de penser que l'on pouvait revisiter l'histoire et l'arranger à sa convenance.

Il est pourtant des « détails de l'histoire » difficiles à oublier et même à pardonner. Certes, nous ne nous intéressons ici qu'aux aviateurs et non aux bourreaux d'Auschwitz ou d'Ouradour-sur-Glane, et toute assimilation des uns aux autres serait pour le moins abusive. Cela ne doit cependant pas nous faire oublier que plus d'un aviateur fut compromis dans le régime nazi et que plusieurs d'entre eux ont cherché à se « dédouanner » après la guerre en transformant leurs mémoires en un simple roman [illegible]ure. Je déplore que certains de ces [illegible]ent été préfacés par de grands pilotes français alliés, qui ont ainsi implicitement cautionné un auto-blanchiment inconvenant. La fraternité d'armes a ses limites.

Nous ne renoncerons pas à publier des articles sur la Luftwaffe et ses as. Qu'ils aient été mouillés ou non dans le nazisme n'entre pas dans notre problématique. Nos articles visent qu'à rendre compte de faits aéronautiques.

Je souhaite seulement que les jeunes générations puissent ne jamais oublier dans quel contexte ces faits s'inscrivent.

C-J. Ehrengardt

AÉRO-JOURNAL N° 7 - [illegible] - juillet 1999

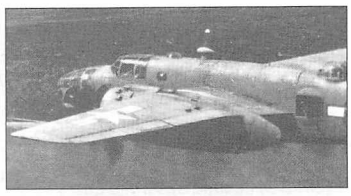
Magazine bimestriel édité par Aéro-Editions S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch SIRET 418 838 934 00010.
Commission paritaire : 77[illegible]
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 3ème trimestre 1999
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Adresse du siège social :
AERO-EDITIONS
50, bld Paul Valery 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.27 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,00 (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées d'une part les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

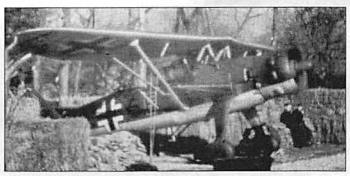
4 Dans l'enfer de Rabaul
2 novembre 1943 : la 5th *Air Force* effectue un nouveau raid pour neutraliser cette base stratégique japonaise. Les résultats sont controversés, mais les pertes indiscutablement élevées. Faits et analyse.



22 Intox et MiGstification
La curieuse histoire d'une maquette dénommée « *Russian MiG-19* » et qui représentait un avion qui n'a jamais existé. Derrière cette simple « arnaque » commerciale se cache une affaire de trafic de photos truquées, voire une opération de désinformation.

26 L'avion qui parlait
Les Américains l'appelaient « the Voice », les Français, « l'avion haut-parleur ». L'étonnante histoire – ou tout du moins, ce que l'on en sait – de cet avion de guerre psychologique, dont l'extrême discrétion fut l'une des principales caractéristiques.

30 *Balkenkreuze* sur les Balkans
Le II./JG 27 au cours de l'opération « Marita ».

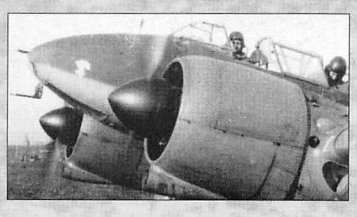


38 Camouflage et marques
Le point sur le camouflage des avions de l'armée de l'Air en 1939/1940 : circulaires officielles, « patrons » et... variations sur un thème.

46 Des chiffres et des lettres
Comment les *Werknummern* et les codes étaient-ils attribués dans la Luftwaffe ? Un dossier fait d'ombres et de lumière.

50 Philip Schmelzer : un héros discret
Tous les pilotes n'ont pas été des as et tous n'ont pas connu la gloire, les honneurs et les décorations. Pour la majorité, l'unique exploit consistait surtout à rester en vie, et il fallait le renouveler quotidiennement. Portrait de l'un de ces pilotes.

59 Auzainvillers 39/40
Survol de la base d'Auzainvilliers pendant la guerre de 40, d'après les documents rassemblés par la BA 902 de Contrexéville, à l'occasion de sa prochaine dissolution.



64 La chasse française : le GC III/2
Historique succint et points de repère pour le GC III/2 de 1940.

La photo de couverture (courtoisie L.J. Hickey) capture un moment si dramatique qu'elle pourrait sembler truquée. Et pourtant, elle est parfaitement authentique. Les équipages de B-25 avaient installé des caméras grand format à haute définition sous le ventre des appareils et photographiaient systématiquement leurs attaques. La compositon était une question de hasard. Sur cette photo, il a bien fait les choses... On voit le B-25D-10 (41-30237, pilote *1st Lieutenant* R.B. Fritzshall, 500th *BS*, 345th *BG*) en train d'attaquer le chasseur de sous-marins « 39 », au large de la Nouvelle-Hanovre, le 16 février 1944, tandis que dans le fond, le pétrolier *Sanko Maru* est en train d'exploser. On aperçoit les bombes qui tombent et qui explosent, les éclats d'obus de DCA et on distingue même les marins cherchant un abri sur le pont du bâtiment. Cette photo n'a aucun rapport direct avec l'attaque de Rabaul (à part la présence des B-25 du 500th *BS*), mais nous n'avons pas résisté à l'envie de la publier, tant elle nous a paru illustrer à merveille l'action des B-25 de la 5th *Air Force*.

CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

NEUTRALISER PLUTÔT que conquérir, tel est le mot d'ordre de l'état-major combiné à propos de Rabaul. Le général Kenney, commandant la 5th Air Force *américaine y voit la possibilité de démontrer l'absolue suprématie de l'aviation. Soutenu par MacArthur, il se lance à la mi-octobre 1943 dans une série de raids aériens contre cette place forte japonaise. Rabaul finira par ne plus représenter un veritable menace, mais cela ne se fera pas sans casse. La mission du 2 novembre compte parmi les plus meurtrières de la campagne dans le Sud-Ouest Pacifique, même si son bilan n'a jamais pu être dressé de manière précise.*

Le *Lieutenant* Chuck Howe, futur commandant du 90th *BS* (3rd *BG*) dégage aussi vite qu'il le peut de l'enfer de Simpson Harbor. Son avion était baptisé « Here's Howe » et était décoré d'une gueule de requin.

Alors que les Alliés ont décidé une fois pour toutes que la priorité allait à la défaite de l'Allemagne, le 2 juillet 1942, le Comité conjoint des chefs d'état-major américain préconise d'expulser les Japonais de Nouvelle-Guinée et des Salomon et d'éliminer la grande base de Rabaul, située sur l'île de la Nouvelle-Bretagne.

Conquis par les Japonais en moins d'une journée, le 23 janvier 1942, Rabaul offre un port et deux terrains d'aviation (1) d'une importance stratégique considérable. Les Japonais en font la plaque tournante de leur trafic en direction de la Nouvelle-Guinée et des Salomon. Toutefois, sous-estimant les forces américaines, ils mettent un long moment avant de comprendre la nécessité de renforcer leurs défenses dans le secteur. C'est chose faite au début de l'automne 1943.

À cette époque, Tokyo a décidé d'établir un périmètre défensif autour des positions encore tenues et de préparer une nouvelle grande recontre navale avec les Américains, qualifiée (une fois encore) de décisive. Rabaul, clef de voûte du système défensif du secteur Nouvelle-Guinée–Salomon, reçoit alors de nombreux renforts en avions et navires de guerre.

SEULEMENT NEUTRALISER

La conférence « Quadrant », qui se déroule au Canada à partir du 14 août 1943, va non seulement fixer un certain nombre de résolutions concernant la guerre du Pacifique, mais aussi relancer la partie de bras de fer entre le mégalomaniaque général MacArthur, commandant des forces alliées dans le Sud-Ouest Pacifique et l'autocratique amiral King, commandant suprême de la marine américaine.

Dans l'enfer de Rabaul

Parmi les décisions qui sont prises, celle de « *neutraliser plutôt que de conquérir* » Rabaul est loin de réjouir MacArthur. Il y voit l'intention de l'amiral King de l'empêcher de réaliser son plan personnel qui vise à pousser en direction du sud-ouest, de manière à débarquer à Mindanao, aux Philippines. Or, pour mener à bien cette entreprise, il a besoin de Rabaul comme base stratégique de départ. L'US Navy, qui voit d'un mauvais œil la cession de quelques unes de ses *Task Forces* à MacArthur, penche en faveur d'une percée dans le Pacifique central. Le général Arnold, commandant-en-chef de l'USAAF, soutient l'amiral King, car il attend de lui la prise de Saipan pour y baser ses B-29.

La décision du comité est logique. La prise de Rabaul ne pourrait s'effectuer qu'au prix de nombreuses vies. L'*hinterland* étant recouvert d'une forêt vierge infranchissable, l'accès ne peut s'effectuer que par le port, encaissé au milieu de collines volcaniques qui donnent un net avantage aux défenseurs.

MacArthur doit s'incliner. Il se tourne alors vers le général Kenney, commandant la 5th *Air Force*, et lui demande de neutraliser avec efficacité Rabaul. Ce dernier, qui décèle une opportunité de démontrer la suprématie absolue de l'aviation, se fait fort de venir à bout de cette place forte avec ses bombardiers.

UNE CINQUIÈME (VRAIE) FORCE AÉRIENNE

En septembre 1943, la 5th *Air Force* n'a plus rien à voir avec la structure de bric et de broc que le général Kenney avait trouvée à son arrivée un peu plus d'un an plus tôt. Elle ne rassemble alors pas moins de 102 escadrilles, dont 43 de la RAAF subordonnées au commandement unifié américain.

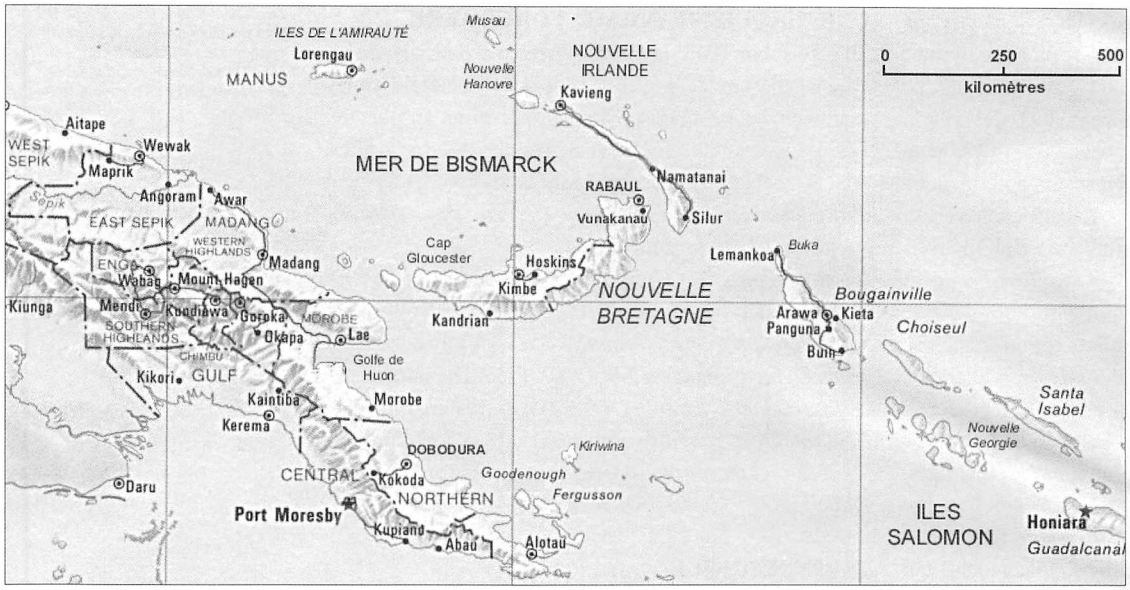
Parmi ces unités se trouvent les :

– 3rd *Bombardment Group*, B-25, Dobodura;
– 38th *Bombardment Group*, B-25, Port-Moresby;
– 345th *Bombardment Group*, B-25, Port-Moresby;
– 9th *Fighter Squadron* (49th *FG*), P-38, Dobodura;
– 39th *Fighter Squadron* (35th *FG*), P-38, Port-Moresby;
– 80th *Fighter Squadron* (8th *FG*), P-38, Port-Moresby;
– 475th *Fighter Group* (431st, 432nd et 433rd *FS*), P-38, Dobodura.

PAPPY MAGIQUE

Les B-25 sont pour la plupart des appareils qui ont été modifiés en Australie, sous la supervision du légendaire *Major* Paul Gunn, alias « Pappy ». Beaucoup d'anciens n'hésitent pas à le considérer comme le principal artisan de la victoire alliée en Papouasie, grâce aux modifications qu'il a apportées au A-20. Au départ, ce bimoteur n'était armé que de quatre mitrailleuses de 7,62 mm et sa faible autonomie rendait la traversée de la

Lieutenant Chuck Howe of 90th BS (3rd BG) flies away from Simpson Harbor like... a bat outta hell! Howe will eventually lead the 90th BS. His aircraft was named « Here's Howe ».



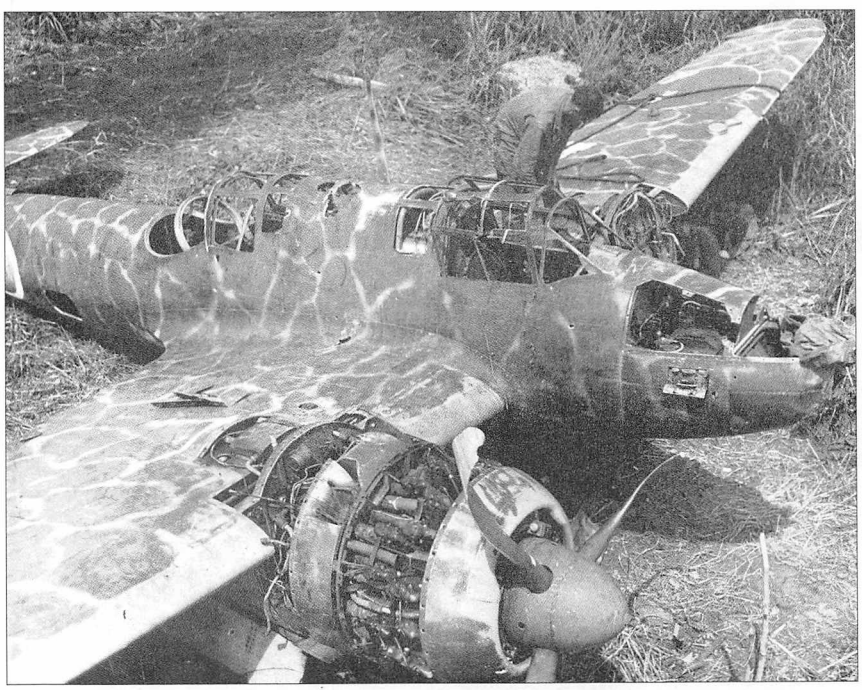
Captured at Cape Gloucester, this Ki.45-Kai-Hei of 13th Sentai may have been Corporal Okindo Wakai's, who crash-landed on September 2, 1943 after an encounter with P-38s of 9th FS. During this particular fight, Gerald Johnson claimed a confirmed « twin-engined fighter ».

chaîne d'Owen Stanley particulièrement délicate. « Pappy » ajouta quatre mitrailleuses de 12,7 mm et deux réservoirs de 1 700 litres, améliorant d'une manière considérable la puissance de feu et les capacités opérationnelles de l'appareil.

Lorsque les premiers B-25C arrivent au 90th BS, ils sont aussitôt pris en main par « Pappy » Gunn et Jack Fox, ingénieur de North American. La tourelle inférieure (2) et les armes du mitrailleur de queue sont déposées; quatre mitrailleuses de 12,7 mm sont montées dans le nez, dont les panneaux vitrés sont remplacés par de la tôle et quatre autres sont montées par paire de chaque côté du fuselage. En comptant les armes de la tourelle supérieure, ce sont donc dix mitrailleuses lourdes qui peuvent ouvrir le feu dans le secteur avant. Pour opérer à basse altitude, l'appareil est équipé de râteliers pour l'emport de 60 bombes légères à fragmentation et 6 bombes de 50 kg. Enfin, le bombardier, mis au chômage, est remplacé par un copilote.

Les tests conduits en décembre 1942 se révèlent positifs.

Un Ki.45-Kai-Hei (« Nick ») du 13 *Sentai*, capturé au cap Gloucester (Nouvelle-Bretagne). Il se peut qu'il s'agisse de l'appareil piloté par le caporal Okindo Wakai, qui a effectué un atterrissage forcé le 2 septembre 1943, après une mauvaise rencontre avec des P-38 du 9th *Fighter Squadron*. Au cours de ce combat, le futur as Gerald Johnson revendiqua un « chasseur bimoteur » confirmé. (USMC)



Ainsi modifié, le B-25 s'avère plus lent et moins manœuvrable que le A-20, mais pour des attaques à moins de 50 mètres d'altitude, cela ne fait aucune différence. En revanche, le B-25 affiche une plus grande autonomie, une meilleure capacité interne en charges offensives et une puissance de feu plus dévastatrice. Le dépôt de Townsville procède à la modification d'un certain nombre d'appareils. En avril 1943, il a livré une trentaine de B-25C modifiés en *straffers*.

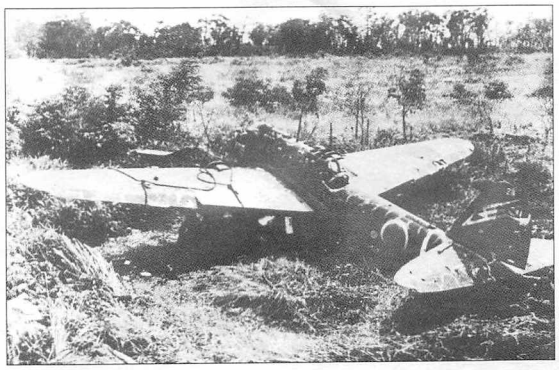
OPÉRATION « RO-GÔ »

Lorsque la 5th *Air Force* est lancée dans la campagne de neutralisation de Rabaul, Port-Moresby n'est déjà plus considéré que comme une base arrière. La plupart des missions partent de Dobodura, sur la côte est de la Papouasie et la RAAF achève la construction de deux pistes sur l'île de Kiriwina, pour ravitailler les P-38.

Rabaul n'est pas un objectif nouveau pour les hommes de Kenney. La première mission offensive a eu lieu le 25 janvier 1942 et depuis cette date, le port est sous une étroite surveillance de la part des appareils de reconnaissance américains. Avec la perspective de bonnes conditions climatiques, les représentants des forces armées du Sud et du Sud-Ouest Pacifique, réunis à Brisbane le 10 septembre 1943, décident que l'offensive aérienne contre Rabaul pourra être déclenchée dans la seconde quinzaine d'octobre. Les directives sont d' « *attaquer les aérodromes et les navires à Rabaul avec comme objectifs la destruction du trafic maritime et la neutralisation de l'aviation ennemie* ».

Cette action aérienne est aussi destinée à préparer les débarquements qui doivent être dirigés par l'amiral Halsey à Bougainville, puis ceux de MacArthur au cap Gloucester (Nouvelle-Bretagne).

Des reconnaissances aériennes effectuées par le 8th *Photo Squadron*, le 1er octobre, montrent la présence d'un croiseur lourd, un croiseur léger, dix destroyers, cinq sous-marins et vingt-six cargos à Simpson Harbor. Les services de renseignement recensent 87 bombardiers moyens, 37 bombardiers légers et 59 chasseurs sur les terrains de Rabaul. Toutefois, le 11



octobre, ce ne sont pas moins de 145 chasseurs qui sont dénombrés.

Et, en effet, il se prépare un « gros coup » du côté japonais. Il s'agit de l'opération « Ro-gô » décidée pour venir en aide aux forces japonaises en difficultés en Papouasie–Nouvelle-Guinée et qui doit consister en une série de rais aériens dans les secteurs les plus menacés. La date du déclenchement est fixée au 12 octobre.

Un raid préventif américain, basé sur les renseignements recueillis par « Ultra », permet d'écraser dans l'œuf les velléités japonaises. Le 12 octobre, pas moins de 349 avions de l'USAAF et de la RAAF assaillent les différents terrains de Nouvelle-Bretagne. Le système de guet a été pris par surprise et la déroute est totale dans le camp japonais.

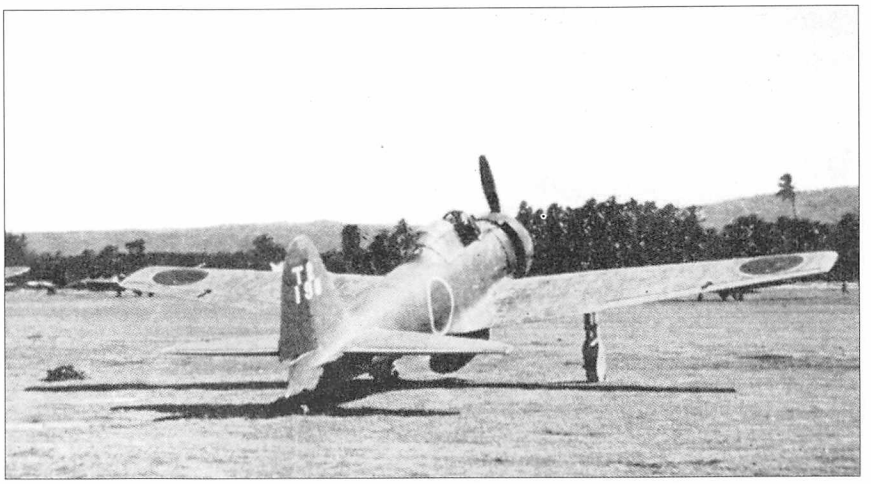
LES FORCES AÉRIENNES JAPONAISES

Cependant, d'autres nuages noirs ne tardent pas à poindre à l'horizon des Japonais. Fin octobre, les Alliés débarquent à Choiseul et le 1er novembre à Bougainville. Devant cette menace stratégique de première importance, la marine Impériale rameute à Rabaul le maximum d'avions de combat.

Les porte-avions *Shôkaku*, *Zuikaku* et *Zuihô* déposent à Rabaul leur flotte de *Zéro* (72 appareils). Masatake Okumiya, alors membre de l'état-major de la 2ème Division de porte-avions, commente cette décision (3) :

« *Personnellement, je n'approuvais pas cette utilisation à Rabaul de nos forces aériennes embarquées. Ces groupes, entraînés spécifiquement pour des batailles aéronavales décisives, j'étais d'avis qu'il ne fallait pas les user dans une autre campagne interminable contre de l'aviation basée à terre.* [...] *J'y voyais un gaspillage sans aucune utilité pour le Japon* ».

Ils viennent grossir les effectifs de la marine Impériale qui compte aussi sur place les flottilles de chasse suivantes : 201, 204 (comprenant aussi un détachement du 281), 251 et 253 *Kôkûtai*, équipées en A6M3 *Zéro*, avec quelques J1N1-S de chasse de nuit appartenant à la 251 *Kû*.



Un Mitsubishi A6M3 Modèle 32 (« Hamp »), reconnaissable à ses ailes « rognées », appartenant à la 204 *Kôkûtai* à Lakunai (Rabaul), en octobre 1943. (Collection Y. Izawa)

Above : A Mitsubishi A6M3 Model 32 of 204th Kôkûtai at Lakunai (Rabaul), in October 1943. This version was externally distinguisable by its clipped wingtips.

L'armée Impériale a déserté Rabaul pour être engagée en Nouvelle-Guinée. Toutefois, il subsiste encore quelques Ki.43 du 78 et 248 *Sentai* et quelques Ki.61 des 68 et 78 *Sentai*, ainsi que des Ki.45 du 13 *Sentai*. Tous ces groupes sont basés à Wakde et à Wewak, mais Rabaul leur sert de base arrière.

Le port et la ville de Rabaul, où sont stockés six mois de vivres, munitions et carburant pour les besoins des armées nippones du secteur, sont défendus par 367 canons anti-aériens de tout calibre. La plupart sont disposés autour du port de Simpson Harbor, dont la topographie, avec ses collines dominant la rade, favorise d'une manière confortable les défenseurs.

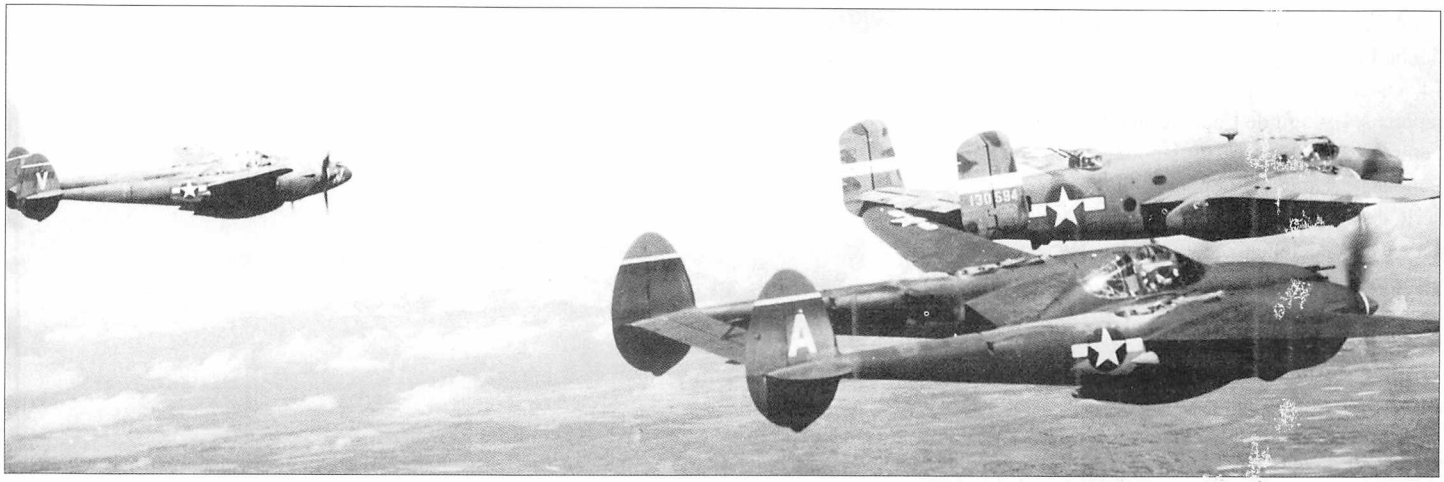
Pour surveiller l'activité aérienne alliée, les Japonais disposent de radars établis à Rabaul, au sud-ouest de la Nouvelle-Bretagne, à Kavieng, en Nouvelle-Irlande et à Buka. Ce réseau permet de déclencher l'alerte de trente à soixante minutes à l'avance.

LA MISSION DU 2 NOVEMBRE

La détérioration des conditions climatiques font repousser un nouveau raid jusqu'au 18 octobre. Plusieurs raids suivent dans les jours qui suivent, trop espacés en raison de la météo, ce qui fait perdre aux Américains l'effet cumulatif de leurs attaques aériennes à répétition.

Below : The Imperial Navy stubbornly operated carrier-based planes from land bases throughout the Solomon campaing. The Japanese lost many highly trained seasonned pilots who were desperatly missed during the great battles of 1944. Here, A6M3s from Zuikaku, *at Buin, in January 1943.*

Quelques uns des 36 A6M3 débarqués par le porte-avions *Zuikaku*, à Buin, en janvier 1943 (cf A-J. n° 3, p. 48). La marine Impériale s'entêta dans ce genre de manœuvre (douze fois en un an !) qui coûta fort cher en pilotes qualifiés, dont l'absence se fera cruellement sentir lors des grandes batailles aéronavales de l'année 1944. (Archives A-J., D.R.)



Deux P-38H du 80th *Fighter Squadron* (8th *Fighter Group*) escortent un B-25D-20 (41-30594) du 501st *Bombardment Squadron* (345th *Bombardment Group*) lors de la mission du 2 novembre 1943. Le B-25D, baptisé *Arkansas Traveler*, est piloté par le *1st Lieutenant* Michael A. Murphy. Les P-38 sont pilotés par deux grands as, qui obtiendront tous deux 15 victoires : le « A » (42-66835) par le *Major* Edward Cragg (commandant du 80th *FS*) et le « V » par le *1st Lieutenant* Cyril F. Homer. Cragg pilote ce jour-là un « mulet », son appareil habituel étant le 42-66506. (NASM)

En route to Rabaul, on November 2, 1943, this B-25D-20 (41-30594) of 501st BS (345th BG) is closely escorted by two P-38Hs of 80th FS (8th FG).
The pilot of the B-25D «Arkansas Traveler» is 1st/Lt Michael A. Murphy.
Both P-38 are flown by two aces who will each eventually bag 15 «kills»: «A» (42-66835) by Major Edward «Porky» Cragg (80th FS C/O) and «V» by 1st/Lt Cyril F. Homer.
Cragg was flying a spare aircraft on this very mission, his usual mount being 42-66506.

Après le raid du 29 octobre, la météo se détériore à nouveau et se range clairement dans le camp des Japonais, qui peuvent ainsi réparer les dégats commis sur leurs bases et renforcer leurs défenses. Une dizaine de cargos, le croiseur léger *Tama* et le destroyer *Yunagi* arrivent à Simpson Harbor dans les derniers jours du mois d'octobre.

Les 30, 31 octobre et 1er novembre, les équipages américains sont mis en état d'alerte, mais les conditions atmosphériques font annuler à chaque fois la mission. Et ça recommence le 2 novembre. À l'aube, quatre escadrilles de B-25 décollent, mais aussitôt, elles reçoivent l'ordre de se poser.

Deux F-5 de reconnaissance appartenant au 8th *Photo Squadron* sont envoyés dans la matinée au-dessus de Rabaul. Ils y découvrent un ciel dégagé, sans turbulences. Il y découvrent aussi sept destroyers, un ravitailleur, vingt cargos et 237 avions parqués sur les terrains avoisinnants, parmi lesquels quelque 170 chasseurs. Les F-5 ont à peine le dos tourné qu'une flottille de destroyers et de croiseurs, qui vient d'être engagée dans la bataille nocturne de la baie de l'Impératrice Augusta, lors des débarquements américains à Bougainville, se présente à Simpson Harbor.

Le *Brigadier-General* Ennis Whitehead, bras droit de Kenney et responsable du 5th *Bomber Command*, décide de reprogrammer la mission. Il devient impératif d'éradiquer la menace que font peser les Japonais sur les débarquements à Bougainville. Whitehead inverse la priorité de la mission par rapport aux précédentes. Cette fois, les aérodromes japonais deviennent des objectifs secondaires et toute la puissance de feu doit être concentrée sur Simpson Harbor et les navires qu'abrite sa rade.

Bien que les experts estiment que les raids précédents ont fortement handicapé la chasse ennemie, le quartier général décide néanmoins de faire décoller 80 P-38. Les chasseurs sont utiles non seulement pour protéger les bombardiers de l'attaque des *Zéro*, mais aussi pour neutraliser la DCA.

La mission est placée sous le commandement général du *Major* Gerald R. Johnson, « patron » du 9th *FS*, futur grand as aux 22 victoires, mais surtout connu pour ses exceptionnelles qualités de leader. Son ailier pour cette sortie est le *Captain* Richard I. Bong.

Les P-38 des 39th et 80th *FS* attaqueront les premiers, trois minutes avant l'arrivée des bombardiers. Leur mission est de mitrailler le terrain de Lakunai et les batteries antiaériennes à Simpson Harbor.

Viendront ensuite les B-25 *strafers* des quatre escadrilles du 345th *BG*, menés par le *Major* Ben Fridge et escortés par les P-38 des 431st et 432nd *FS* (475th *FG*).

Les bombardiers sont chargés soit en *parafrags*, bombes de faible calibre produisant de nombreux éclats, très efficaces contre les nids de DCA, soit en bombes de 50 kg au phosphore. Ces bombes, baptisées « *Kenney's cocktails* », produisent une telle fumée que les Américains espèrent ainsi aveugler les servants de DCA et permettre aux autres B-25 d'intervenir en toute impunité.

Le *Major* John P. Henebry, commandant le 3rd *BG*, mènera l'attaque principale contre les navires à la tête des 13th et 90th *BS*, couverts par les P-38 du 9th *FS*. Quatre minutes plus tard arriveront les 8th *BS* (3rd *BG*), 71st et 405th *BS* (38th *BG*), accompagnés par les P-38 du 433rd *FS*. Les B-25 de ces cinq escadrilles sont armés de bombes de 500 kg, avec retard de 4 à 5 secondes.

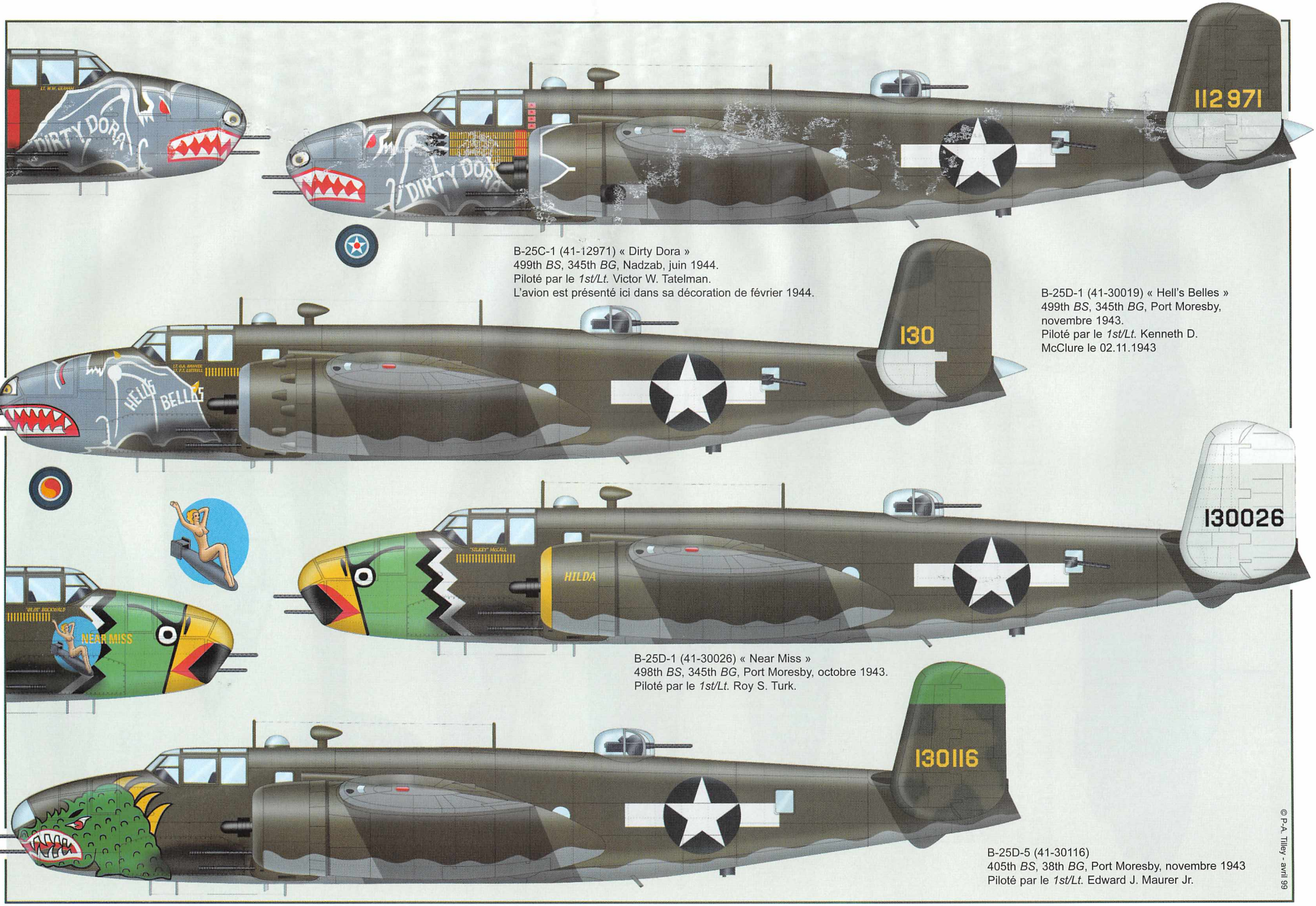
Ce sont en tout 73 P-38 et 78 B-25 (4) qui décollent à partir de 10h45 des pistes de Dobodura (les unités de Port-Moresby ayant rallié Dobodura un ou deux jours plus tôt).

PAS D'EFFET DE SURPRISE

Sur le terrain de Lakunai, un pilote est en train de prendre son déjeûner. Il s'agit du second maître Masajiro Kawato, appartenant à la 253 *Kû*, qui, trente cinq ans plus tard, causera un certaine émotion en prétendant dans ses mémoires avoir abattu « Pappy » Boyington (5). Il n'a cependant pas le temps de finir son bol de riz que les sirènes d'alerte retentissent. Le capitaine de corvette Okamoto sort en courant de sa hutte et hurle au passage aux pilotes de se dépêcher. En quelques minutes, plus d'une centaine de chasseurs, principalement des *Zéro*, ont pris l'air depuis Lakunai, Vunakanau et Tobera.

Gerald Johnson n'est pas long à s'apercevoir que l'effet de surprise ne jouera pas cette fois. Lorsque ses P-38 et les 35 B-25 de la première vague s'engagent dans le chenal de St Georges, entre Rabaul et l'île du Duc d'York, deux destroyers japonais en patrouille ouvrent le feu sur les intrus.

Les P-38 sont les premiers à entrer en action dans Simpson Harbor. Tandis que Johnson et sa section prennent un peu d'altitude pour servir de couverture, le *Captain* Ralph Bills plonge à la tête de son 39th *FS* pour



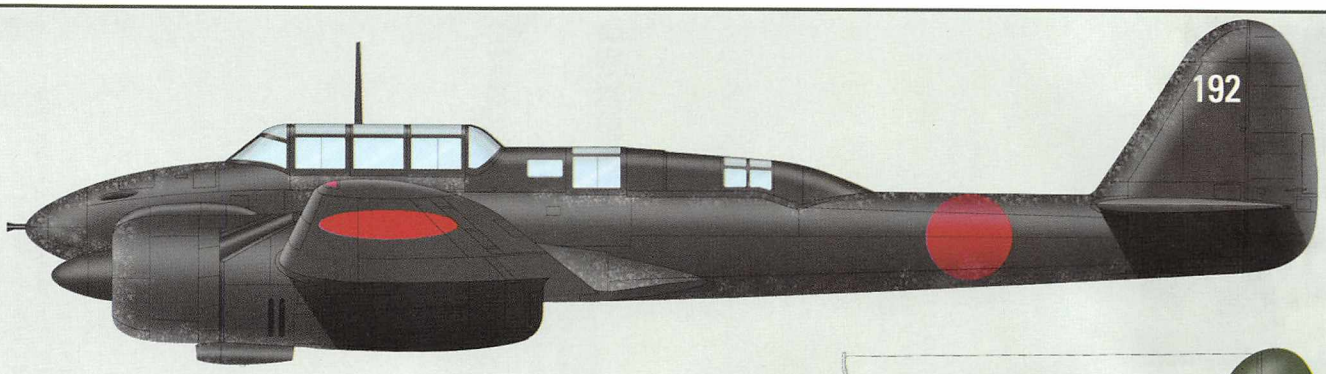
B-25C-1 (41-12971) « Dirty Dora »
499th *BS*, 345th *BG*, Nadzab, juin 1944.
Piloté par le *1st/Lt.* Victor W. Tatelman.
L'avion est présenté ici dans sa décoration de février 1944.

B-25D-1 (41-30019) « Hell's Belles »
499th *BS*, 345th *BG*, Port Moresby, novembre 1943.
Piloté par le *1st/Lt.* Kenneth D. McClure le 02.11.1943

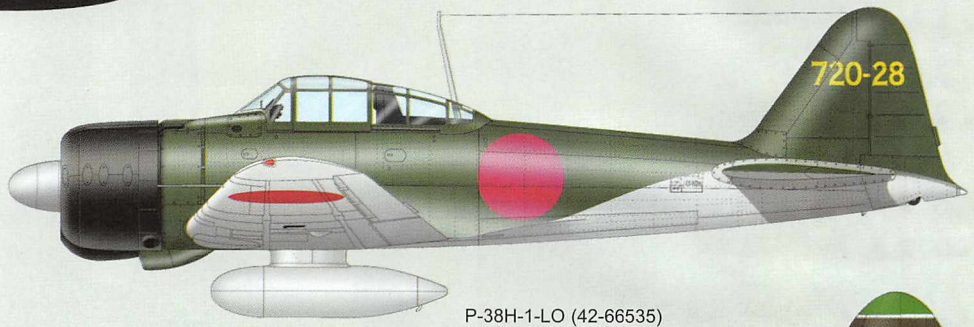
B-25D-1 (41-30026) « Near Miss »
498th *BS*, 345th *BG*, Port Moresby, octobre 1943.
Piloté par le *1st/Lt.* Roy S. Turk.

B-25D-5 (41-30116)
405th *BS*, 38th *BG*, Port Moresby, novembre 1943
Piloté par le *1st/Lt.* Edward J. Maurer Jr.

© P.A. Tilley - avril 99

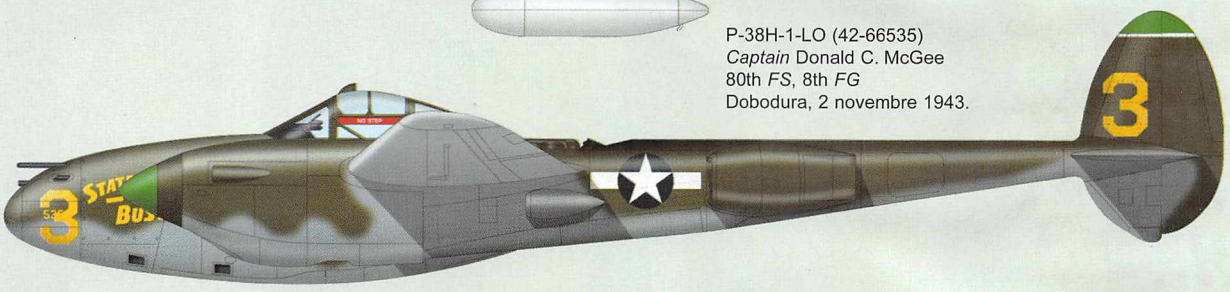


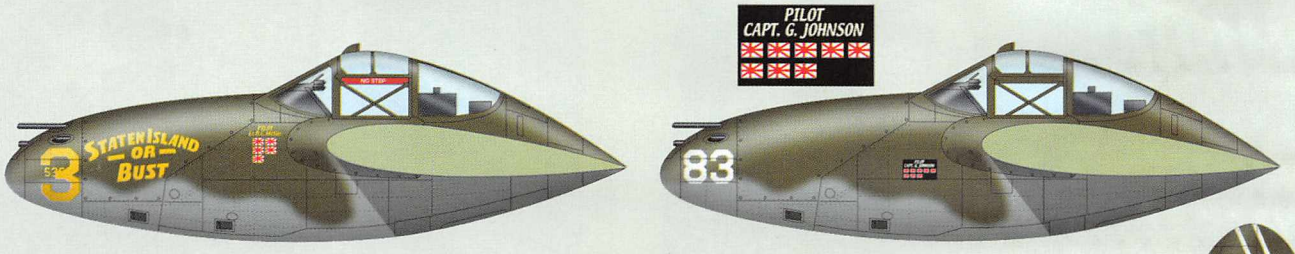
Nakajima J1N1-C-Kai (« Irving »)
251 *Kôkûtai*
Lakunai, Rabaul, novembre 1943.

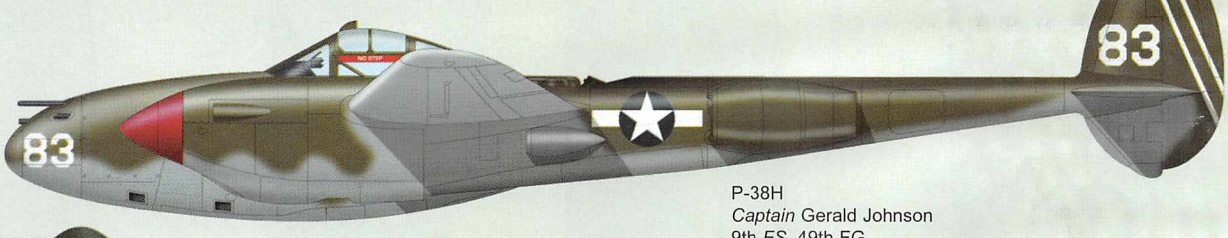


Mitsubishi A6M3 (« Zeke »)
Unité inconnue
Lakunai, Rabaul, novembre 1943.

P-38H-1-LO (42-66535)
Captain Donald C. McGee
80th *FS*, 8th *FG*
Dobodura, 2 novembre 1943.



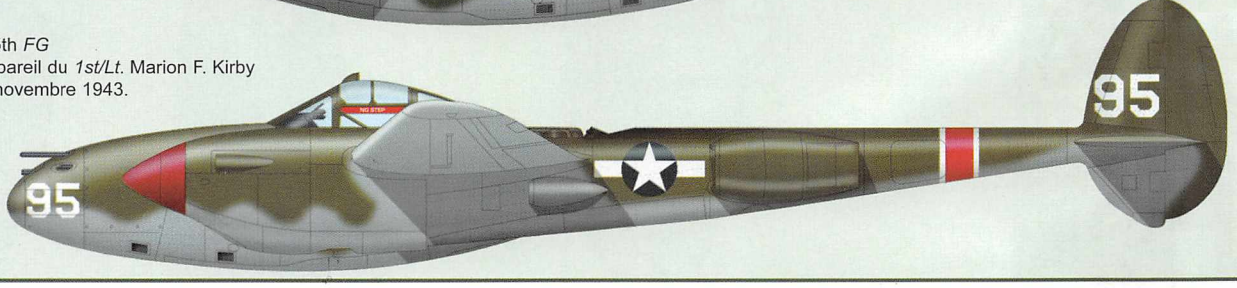




P-38H
Captain Gerald Johnson
9th *FS*, 49th FG
Dobodura, 2 novembre 1943.

P-38G-15 (43-2203)
Captain George S. Welch
8th *FG*
Dobodura, 2 novembre 1943.

P-38H
431st *FS*, 475th *FG*
Peut-être l'appareil du *1st/Lt.* Marion F. Kirby
Dobodura, 2 novembre 1943.



faire le ménage. L'escadrille rencontre peu d'opposition de la part de l'artillerie antiaérienne et peut dégager sans incident majeur.

Juste au moment où les P-38 du 9th *FS* passent au-dessus de la ville, ils sont attaqués par un *Zéro*. Dans la mêlée, les pilotes ne peuvent qu'entr'apercevoir le P-38 du *2nd Lieutenant* Francis Love tomber en flammes dans les faubourgs de Rabaul. Ils ne sauront jamais s'il a été abattu par la DCA ou par un chasseur japonais.

Le *2nd Lieutenant* Carl G. Planck s'engage dans une passe frontale avec un « Zeke »; touché à mort, ce denier se précipite sur le P-38 dont il arrache l'hélice et une partie de l'empennage gauches. Planck parvient à maintenir son avion en ligne, mais doit amerrir au large du cap Gazelle. Il réussit à nager jusqu'à la côte, en plein territoire ennemi. Il est recueilli par des indigènes qui le soignent et le cachent. Après une longue odyssée, Planck sera récupéré deux mois plus tard par un sous-marin américain.

UNE MÊLÉE FURIEUSE

Le 80th *FS*, qui suit son leader, le *Major* Edward « Porky » Cragg, est aussitôt submergé par la chasse japonaise. Les rapports américains parlent de 60 à 100 chasseurs japonais. Le 39th *FS* vole à la rescousse. La mêlée est particulièrement furieuse.

John K. Stanifer (6), alors sous-lieutenant au 80th, ne compte pas moins de 2 000 *Zéro* autour de lui ! « *Ils étaient partout* ». Sa première réaction en apercevant le disque rouge sur le premier « Zeke » qui défile devant lui, est un classique : « *Mais qu'est-ce que je fous là ! Pourquoi n'ai-je pas choisi d'être instructeur ou pilote de transport ?* ». Il est très impressionné par l'agressivité dont font preuve les pilotes japonais. Il se retrouve en passe frontale avec un « Zeke » : « *Nous avons foncé l'un sur l'autre jusqu'au tout dernier moment. C'est moi qui ai dégagé, en poussant violemment sur le manche pour éviter la collision* ».

Kawato tourne en rond à 2 000 mètres. Il voudrait bien se joindre au combat, mais avant, il doit se débarrasser de ses deux bombes aériennes au phosphore pendues sous ses ailes. C'est la première fois que les Japonais expérimentent ce type d'arme. Réglées pour exploser vers 500 mètres d'altitude, ces bombes sont censées dévaster les formations de bombardiers en projetant des débris incendiaires dans un rayon de vingt mètres. Kawato en sera pour ses frais, ses bombes n'explosant qu'au contact de l'eau sans causer le moindre dégat aux B-25 qu'il visait. Alors, il peut piquer sur un groupe de P-38 qui cherche à faire barrage entre les

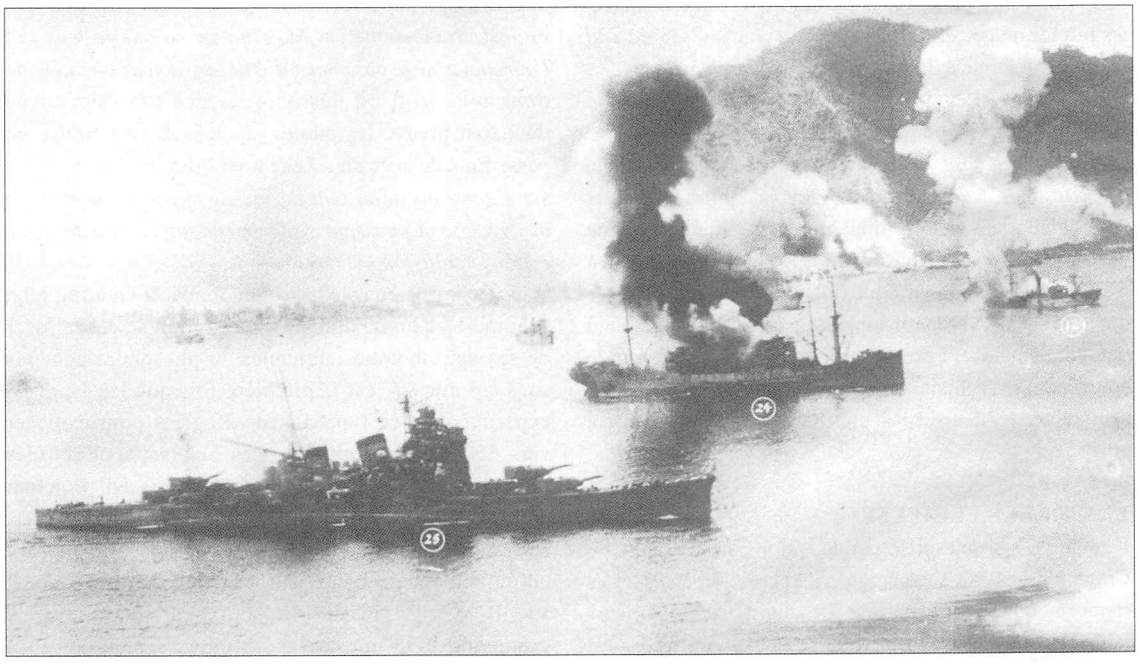
Six B-25 du 499th *Bombardment Squadron* (345th *BG*) survolent la jungle de Papouasie, en décembre 1943. Au premier plan, le B-25D-5 (41-30058) « *Lucky Bat* ». On distingue les taches vert moyen appliquées sur les surfaces supérieures en août. (Collection J.C. Hanna, courtoisie L.J. Hickey)

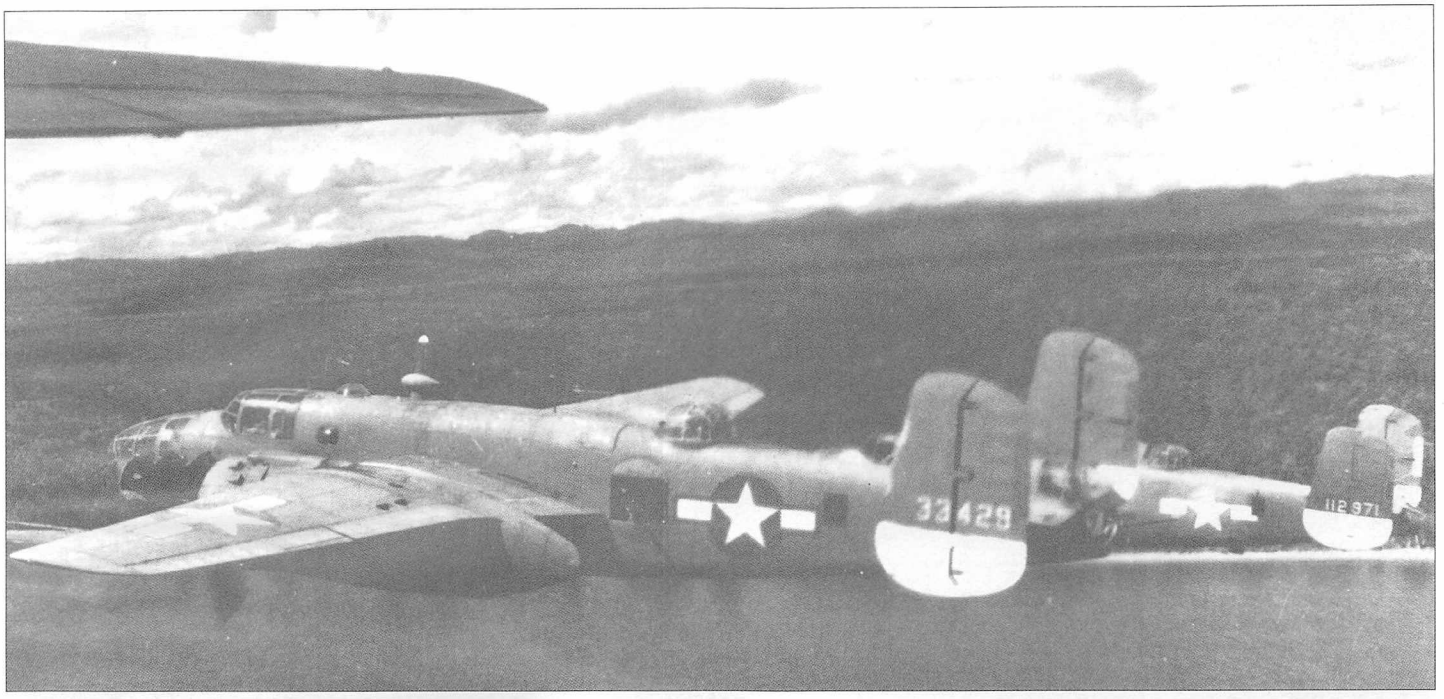
B-25s of 499th BS (345th BG) fly over the Papuan jungle in December 1943. On foreground, «Lucky Bat» (B-25D-5, 41-30058).

Ci-dessus :
le *Major* Chester A. Coltharp Jr., commandant le 498th *BS*, dégage après avoir lancé ses *parafrags*, que l'on voit exploser à côté d'un hydravion « Emily ».
Dans le ciel, une bombe aérienne au phosphore vient d'éclater. C'était la première fois que les Japonais expérimentaient ce type d'arme contre les avions américains. Aucun ne sera abattu de cette façon.
(Collection K.Lewis, courtoisie de L.J.Hickey)

Ci-contre :
le cargo *Hakusan Maru* (10 380 tonneaux) est la proie d'un incendie, tandis que le croiseur lourd *Haguro* (au premier plan, n° 25) est à peu près intact. Au fond à droite (n° 12), le cargo *Hokuyo Maru* (4 217 tonneaux) est en train de couler.
(NASM)

Zéro et les B-25.
Il profite de la vitesse emmagasinée dans son piqué pour redresser derrière un P-38 qu'il envoie en flammes percuter la rade. Se glissant dans le sillage d'un second, il le touche d'une longue rafale, mais doit l'abandonner alors que l'un de ses moteurs émet une épaisse fumée.
Épuisé et avec des chargeurs presque vides, Kawato cherche à rentrer, lorsqu'il est accroché par un P-38. Piquant depuis 4 000 mètres, il se retrouve au ras de l'eau, avec deux Lightning à ses basques. Une rafale fait sauter son capot et le moteur est touché. L'arrivée opportune du maître Fukumoto lui sauve la mise et lui permet de regagner Tobera, où il s'écrase plus qu'il n'atterrit. Kawato revendique deux Lightning et, dans ses mémoires, précise que son avion a été endommagé par des F4U Corsair, dont un était piloté par un barbu (!).





Deux appaeils du 499th *BS* (345th *BG*) en vol au-dessus de la jungle de Nouvelle-Guinée en 1944.
Au premier plan, le B-25D-30 (43-3429), perdu à la suite d'un raid sur Dagua, le 21 mai 1944. Au second plan, le B-25C (41-12971), « *Dirty Dora* », objet d'un profil en couleur. L'appareil sera réformé en août 1944 après un an de bons et loyaux services.
(Archives A-J.)

L'ATTAQUE DES *STRAFFERS*

C'est au tour des *straffers* d'intervenir. Les huit premiers B-25, appartenant au 498th *BS*, ont amorcé leur piqué vers Rabaul. Ils lancent leurs premières *parafrags* sur la ville à moins de 40 mètres de hauteur, puis arrosent les quais. Le *Major* Chester A. Coltharp, commandant l'escadrille, aperçoit trop tard un gigantesque hydravion quadrimoteur de type « Emily » et ne peut que l'encadrer avec une gerbe de bombes.

Les chasseurs japonais sont immédiatement sur les talons des B-25, qui resserrent la formation pour se prêter assistance mutuelle. La bataille aérienne fait rage pendant huit minutes, au terme desquelles les B-25 parviennent à s'échapper sans dommage majeur, tout en revendiquant la destruction de quatre « Zeke » et « Hamp ».

Derrière se présente le 501st *BS*, chargé de neutraliser les 83 batteries antiaériennes de Sulphur Creek et d'attaquer le terrain de Lakunai. Ses B-25 sont accueillis par un déluge de fer et de feu, tandis que des *Zéro* tentent de leur couper la route.

L'appareil du *2nd Lieutenant* Orbry Moore prend un coup direct qui incendie un moteur. Celui du *Captain* Henry L. Knoll a le gouvernail droit en partie arraché par un obus et la carlingue trouée en de nombreux endroits; aucun aviateur n'est touché. Le même sort est réservé au B-25 du *Captain* Wilfried J. McGowan. Mais les trois appareils volent toujours.

Le 501st *BS* termine sa passe en survolant la rade. Le *1st Lieutenant* Marion F. Kirby, du 431st *FS* qui escorte les B-25, aperçoit les destroyers ouvrir le feu droit dans l'eau devant les bombardiers, dans l'espoir que l'un d'entre eux percutera un geyser.

Une cinquantaine de *Zéro* se rue alors sur le 501st qui serre les rangs autour de l'avion de Moore, ravagé par le feu. Huit chasseurs japonais sont ainsi revendiqués par les mitrailleurs.

Mais, quelques minutes plus tard, Moore quitte le reste de formation, qui s'en va mitrailler le terrain de Rapopo, et pose son appareil dans l'eau, à proximité de la côte. Seuls trois hommes de l'équipage sont faits prisonniers et seront, selon toute vraisemblance, exécutés par les Japonais quelques mois plus tard.

Le 500th *BS* intervient à la suite, sous le commandement du *Captain* Max H. Mortensen. Son ailier, le *2nd Lieutenant* Alfred R. Krasnickas, est atteint par un obus dans la soute à bombes, tandis qu'un moteur rend l'âme. Le pilote parvient à maintenir l'avion en ligne de vol en se débarrassant de ses charges et en mettant une hélice en drapeau. Au même moment, un obus frappe aussi la soute de Mortensen, faisant exploser une bombe au phosphore. Krasnickas ne peut éviter de traverser le nuage et son B-25 est transformé en une gigantesque boule de feu qui s'écrase dans les cocotiers à l'ouest de Rabaul; il n'y a pas de survivants.

Pour Mortensen, la situation semble désespérée. Une épaisse fumée a envahi la cabine et s'est infiltrée dans l'aile pour ressortir par le capot du moteur droit. Croyant celui-ci en feu, le pilote coupe les gaz. Pendant ce temps, des chasseurs japonais effectuent plusieurs passes. Recouvrant son sang-froid, Mortensen se rend compte que les dégats sont moins importants qu'il ne le craignait. Il relance le moteur et rentre à Dobodura en traînant derrière lui un long panache de fumée blanche.

Au moment où la précédente escadrille attire à elle le tir concentré de la DCA, surgit le 499th *BS* du *Captain* Glenn W. Taylor, chargé de neutraliser les batteries de Sulphur Creek à la bombe au phosphore.

Au cours de l'attaque, une douille éjectée des mitrailleuses de 12,7 mm vient heurter le percuteur d'une bombe juste lancée par le *1st Lieutenant* William N. Parke. La bombe explose sous le B-25, secouant tout l'équipage et projetant un nuage de fumée noire dans la carlingue. Par chance, ces bombes ne contiennent qu'une faible charge explosive et l'appareil rentrera à Dobodubra.

Une section passe à la verticale de la base aéronavale de Matupi et y détruit au moins quatre des quinze

Above :
Two 499th BS B-25s fly over New-Guinea in 1944.
On the foreground, the B-25D-30 43-3429 will be lost during a raid on Dagua on May 21, 1944. In the background, «Dirty Dora» (see colour profile) will be SOC in August 1944 after a full year of yeoman service.

Previous page, top :
Major Chester A. Coltharp Jr. (498th BS C/O) breaks sharply after having released his parafrags near a «Emily» flying-boat. In the distance a phosphorous aerial bomb has just exploded. It was the first time the Japanese used this type of weapon against Americain planes. None of them was shot down in this manner.

Previous page, bottom :
The merchantman Hakusan Maru *has been set on fire but the heavy cruiser* Haguro *(foreground) seems intact (it will only suffer minor damages). In the background (#12), the cargo vessel* Hokuyo Maru *is slowly sinking.*

Un A6M3 « Zeke » décolle juste dans le sillage d'un B-25 qui survole le terrain de Lakunai. L'appareil est équipé d'un réservoir ventral et porte le code « 720-28 ». Cette image est l'agrandissement d'un cliché pris par la caméra fixe d'un B-25 du 501st *BS*. (Australian War Memorial)

A A6M3 «Zeke» is seen taking off from Lakunai airfield. It bears the code «720-28» and is fitted with a ventral drop tank. This dramatic photograph was taken by the fuselage-mounted rearward-facing camera of a 501st BS aircraft, which means that the «Zeke» flew just across the trail of the B-25.

hydravions « Rufe » repérés.

Pendant ce temps, les P-38 du 432nd *FS* sont submergés par le nombre de chasseurs japonais qui surgissent de partout. Le *1st Lieutenant* Leo Mayo plonge sur un avion qu'il identifie comme étant un « Tony »; il le tire de si près qu'en se désintégrant, le chasseur japonais percute l'aile de son P-38. Mayo doit sauter en parachute, protégé pendant sa descente par ses deux sectionnaires. Le *2nd Lieutenant* Howard A. Hedrick, qui reste en couverture haute, est assailli par quatre « Oscar » qui mettent un de ses moteurs en bouillie. Un pilote japonais commet l'erreur de traverser son champ de tir et Hedrick l'abat d'une seule rafale; les trois autres ne demandent pas leur reste et abandonnent la partie.

LES B-25 EN ENFER

Tandis que les quatre escadrilles du 345th *BG* attirent l'attention – et les obus – des défenseurs à eux, le *Major* John P. Henebry conduit les 41 B-25 des 3rd et 38th *BG* à l'attaque des navires dans la rade. Mais, des obus, il y en a pour tout le monde, comme le constate Lee van Atta, un correspondant de guerre qui a pris place dans un B-25 du 3rd *BG* (6) :

« *Un solide rideau de peits nuages noirs de DCA flotte au-dessus des cratères, dissipés en certains endroits par les traçantes et l'explosion d'obus au phosphore. On aurait dit que les volcans* (7) *étaient en éruption. Notre vitesse était tombée en dessous de 150* [240 km/h] *en grimpant à 2 000* [600 m] *par minute et nous aurions fait des proies faciles si les positions Japonaises, installées dans les cols volcaniques, n'étaient pas trop occupées par le plomb qu'on leur balançait et par les bombes antipersonnel que Fridge avait jetées quelques secondes plus tôt. Henebry volait juste devant nous et le reste de la formation légèrement derrière. Ils se tenaient un peu plus bas, apparemment pour mieux appuyer le tir de leurs .50 sans mettre nos deux Mitchell en danger. Et soudain, émergeant au milieu des cieux qui semblaient s'être bruquement embrasés, Simpson Harbor nous apparut : un mouillage en forme de baignoire de moins de deux miles* [3 km] *de large, entouré par un système défensif sans équivalent* ».

Les navires de guerre, visiblement peu gênés par la fumée montant des quais, dressent un véritable rideau de feu devant les B-25. En temps normal, l'artillerie antiaérienne navale n'a que peu d'effets contre des avions effectuant une passe à pleine vitesse. Mais, cette fois, les B-25 se présentent très bas et groupés.

« *Henebry a aligné* Notre Dame de Victoire *sur une rangée de trois bâtiments : un cargo, un transport de troupes et un croiseur. Le tir nourri et rasant des navires de guerre fit jaillir des trombes d'eau devant les assaillants. La puissance de feu dévastatrice des B-25 surprit à nouveau les Japonais et certains cherchèrent*

« *The Flying Dutchman* » (le Hollandais volant), le P-38F-5 (42-12645) du *1st Lieutenant* Edward W. Randall du 39th *Fighter Squadron*, photographié ici à Milne Bay, peu après qu'il ait remporté sa seule victoire confirmée, le 11 avril 1943.
(Australian War Memorial)

protection derrière un blindage sans penser à riposter. Henebry mitrailla le cargo et vit quelques foyers d'incendie avant de lancer ses bombes. Il redressa brutalement par le travers du navire et largua une bombe de 1 000 livres [500 kg]. *Il pensa l'avoir touché et poursuivit son chemin pleins gaz. Mais Henebry commit ce qu'il appela une bourde. Quand il se présenta par le travers du second bâtiment, il se rendit compte que le croiseur se trouvait beaucoup plus près qu'il ne l'avait estimé. Il n'était pas en mesure de baisser le nez de* Notre Dame de Victoire *pour balayer le pont du croiseur. Il vit les pom-pom japonais pivoter pour suivre sa course, mais il ne pouvait pas riposter. Il ressentit les coups au but et il savait que son avion venait d'être sérieusement amoché. La queue avait été touchée et, avec le copilote, ils durent maintenir la ligne de vol en poussant à fond le palonnier avec le pied droit. Il était impossible de conserver la formation à cet endroit du port et Henebry comprit qu'ils allaient être livrés à eux-mêmes. Il devait filer aussi vite qu'il le pouvait* ».

Suivant Henebry, le 90th *BS* lance 16 bombes de 500 et 250 kg et ne tire pas moins de 19 000 balles de 12,7 mm. Plusieurs navires sont sévèrement atteints, dont un croiseur qui « *sembla chavirer en proie à un violent incendie sur un bord* » (8).

Les 8 B-25 du 13th *BS* perdent l'un des leurs, aperçu pour la dernière fois, un moteur en feu, près de Vunakanau. Un second s'écrase au retour à Dobodura. Les mitrailleurs revendiquent deux « Zeke ».

Derrière cette première vague, arrive la seconde, composée des 8th, 71st et 405th *BS*. La première escadrille est menée par le *Major* Raymond Wilkins.

Devant Wilkins, le 13th *BS* a tourné trop tôt. Inquiet de ce changement de cap non programmé, Wilkins n'a d'autre choix que d'emboîter le pas de l'escadrille qui le précède. Il vire vers le nord, mais il ne découvre qu'un étoit passage d'une centaine de mètres de large entre deux murs de fumée pour accéder à la rade. Il redresse aussitôt pour prendre l'ouverture. Ces deux manœuvres successives perturbent la bonne ordonnance de son unité. Selon les témoignages, Wilkins bombarde un destroyer, décrit dans les comptes rendus comme « *une masse de flammes et abandonné en train de couler* ». Gêné par la fumée, touché par la DCA, Wilkins se retrouve face à face avec un croiseur lourd dont le tir désarticule le B-25. L'appareil tombe en morceaux à l'embouchure du port.

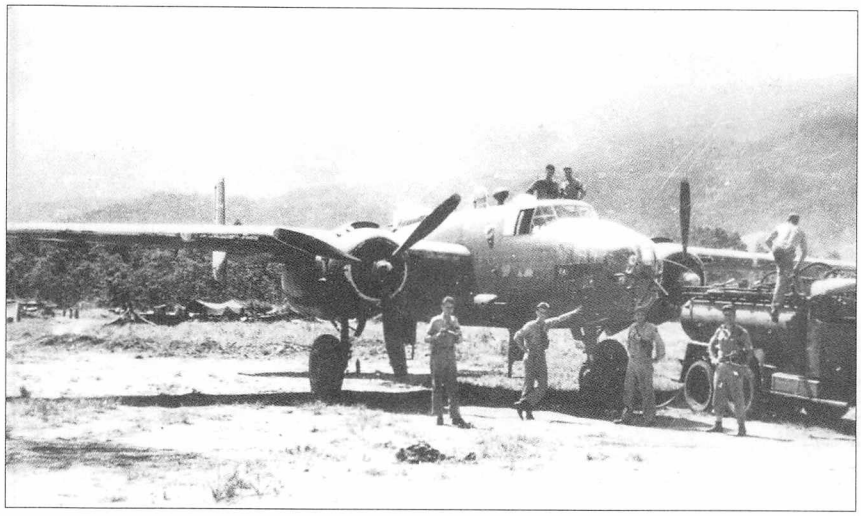
Wilkins recevra la Médaille d'Honneur du Congrès à titre posthume, mais le texte de sa citation comporte quelques variantes par rapport aux témoignages :

« *Il mitrailla un groupe de petits navires et, à basse altitude, attaqua un destroyer ennemi. Sa bombe de 500 kg percuta par le travers, faisant exploser le bâtiment. Volant à la hauteur des mâts, il attaqua un transport de 9 000 tonneaux, déclenchant un violent incendie. Une fois toutes ses bombes lancées, il s'employa à éloigner son escadrille. Un croiseur lourd lui barra la route. Sans hésiter, pour neutraliser les canons du croiseur et attirer à lui le feu ennemi, le* Major *Wilkins se mit en position de tir. Son empennage arrière déjà endommagé fut sectionné. Pour éviter de percuter ses ailiers, il dut effectuer un virage, exposant ainsi le ventre et toute la surface de la voilure de son avion au feu ennemi. Il fut touché à l'aile gauche. Incontrôlable, le bombardier percuta l'eau. Au cours de ce féroce engagement, le* Major *Wilkins détruisit deux bâtiments ennemis et son sacrifice héroïque permit aux autres avions de son escadrille de s'échapper sans dommage* ».

Secoués par la perte de leur chef, les pilotes du 8th *BS* iront jusqu'à demander la traduction en conseil de guerre du commandant du 13th *BS* qui, en virant trop tôt, les a entraînés à sa suite au-dessus des nids de DCA qui n'avaient pas été neutralisés. Le commandant du 3rd *Bombardment Group* calmera le jeu en proposant le *Major* Wilkins pour la Médaille d'Honneur...

Un autre B-25, piloté par le *1st Lieutenant* William Mackey, tombe victime de la DCA des croiseurs.

«The Flying Dutchman», a P-38F-5 (42-12645) was flown by 1st/Lt. Edward W. Randall of 39th FS. The photograph was taken at Milne Bay, soon after Randall's first and only victory, on April 11, 1943.



« The Exterminator », un B-25D-25 (42-87450) portant les marques du 499th *BS* (345th *BG*), à Port-Moresby, en octobre 1943. (R.C. Jones)

Au 71st *BS*, les 8 B-25 sont tous atteints à des degrés divers. Un disparaît sans laisser de traces, un s'abîme dans la rade et un troisième s'écrase au retour.
Le 405th *BS* est attaqué par une douzaine de « Zeke », mais les Japonais, sans doute fatigués par le long combat, manquent d'agressivité. Deux sont abattus par les B-25, qui perdent l'un des leurs sans que l'on en connaisse les raisons.

LE RETOUR

Commencée vers 13 heures, l'attaque s'achève cinquante bonnes minutes plus tard. Pour la plupart, le plus dur est fait, mais pour d'autres, le calvaire n'est pas terminé.
Autour de l'avion endommagé de Henebry, d'autres B-25 ont repris la formation. *Notre Dame de Victoire* vole de plus en plus difficilement et perd régulièrement de l'altitude. Il n'ira pas jusqu'au bout et devra finalement amerrir au large de Kiriwina. L'équipage sera recueilli sain et sauf par un Catalina australien.
À Dobodura, les pistes sont jonchées de P-38 et de B-25 venus finir leur carrière comme ils le pouvaient. Les survivants valides éprouvent bien du mal à trouver une bande de terre dégagée.

Above :
«The Exterminator» a B-25D-25 (42-87450) of 499th BS (345th BG) at Port Moresby, in October 1943.

Below :
Left, the approach routes to Rabaul.
Right, intelligence assessments of damages inflicted to the ships in Simpson Harbor.

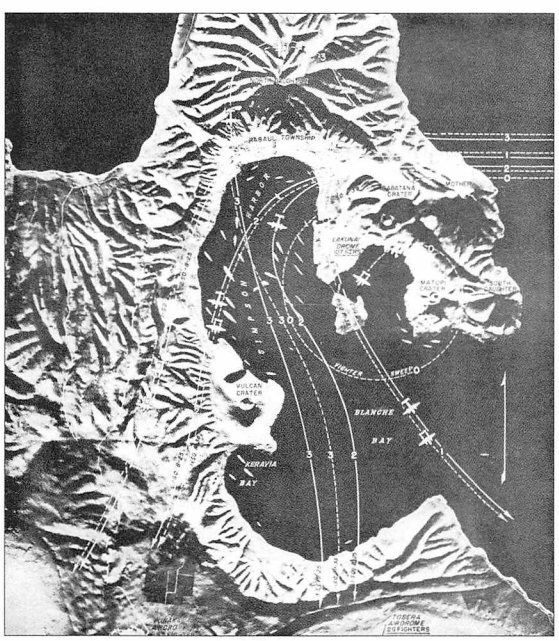
Beaucoup de P-38, à court de carburant, doivent se poser à Kiriwina, comme Marion Kirby, qui y retrouve six de ses neuf camarades du 431st.
L'heure est désormais aux bilans, de part et d'autre.

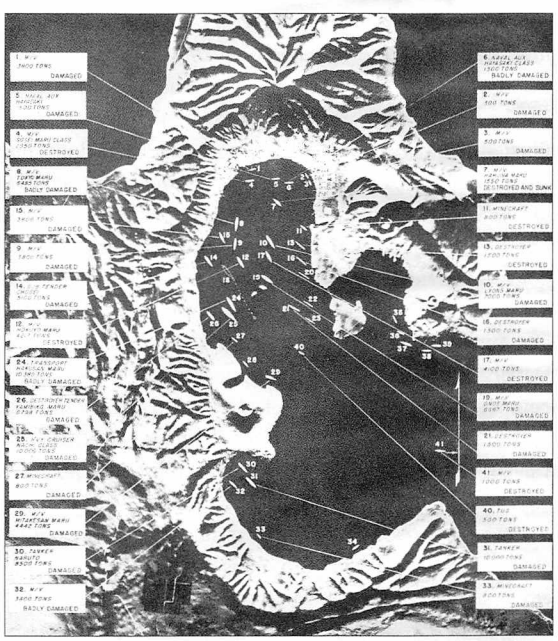
SURESTIMATION RÉCIPROQUE

Comme toujours en pareilles circonstances, les Japonais sont pris dans un tourbillon inflationniste. L'armée Impériale revendique 13 B-25 et 10 P-38 et la marine Impériale, 35 B-25 (et B-26) et 85 P-38, soit 48 B-25 et 96 P-38 au global... En arrivant à Tokyo, ces chiffres ont encore gonflé pour atteindre le total de 200 avions ennemis abattus. Même au sein d'un état-major qui aime bien qu'on lui dise ce qu'il a envie d'entendre, on trouve qu'il doit y avoir une légère exagération quelque part. Ces chiffres alors sont ramenés à une plus juste proportion... 119 victoires confirmées et 22 probables !
Il est très étonnant de constater une absence totale d'investigation chez les Japonais. Dans la mesure où l'essentiel du combat s'était déroulé au-dessus d'un territoire qu'ils contrôlaient, il n'était pas si compliqué de compter les carcasses, y compris au moyen de photos aériennes. Cette tendance à accepter pour argent comptant les revendications fantaisistes du front entraînera un certain nombre de désastres, par manque d'informations sur le véritable potentiel ennemi, comme à Midway ou lors de l'opération « I-gô ». Et l'amiral Yamamoto, tant vanté pour son sens stratégique, tombera fréquemment dans ce piège sans prendre le soin d'une contre-vérification.
En fait, les pertes américaines s'élèvent à 9 B-25 et 10 P-38 (9). Au regard des revendications japonaises, cela peut sembler dérisoire, mais ces 19 avions abattus n'en représentent pas moins 13 % de pertes, ce qui est loin d'être négligeable (voir renvoi 4).
C'est de loin la mission la plus coûteuse sur Rabaul. Mais, en fait, il est bien difficile de déterminer avec exactitude les pertes américaines. Bon nombre de P-38 et de B-25 qui ont regagné Kiriwina et Dobodura ne revoleront plus jamais; après avoir servi de réserves à

À gauche :
les routes suivies par les différentes unités lors de l'attaque du 2 novembre.

À droite :
estimation officielle des résultats de l'attaque contre les navires dans la rade. (NASM)





Le P-38H-1 (42-66506) du *Major* Edward Cragg, commandant le 80th *Fighter Squadron*, à Dobodura.
On note les huit marques de victoires, qui datent le cliché aux environs de fin août 1943. Cragg sera porté disparu à bord de cet appareil le 26 décembre 1943, au cours d'un combat au large du cap Gloucester; il comptait alors 15 victoires confirmées et 4 probables à son actif.
Contrairement à ce qui a été souvent écrit, ce n'est pas le même appareil qui figure sur la photo de la page 8. Le 2 novembre, Cragg pilotait le P-38H-5 *serial* 42-66835, à bord duquel il remporta deux victoires probables.
(NASM)

pièces détachées, la plupart seront rayés des contrôles plusieurs mois après la mission, de telle sorte qu'il est impossible de faire le rapprochement entre la cause et la conséquence. C'est une manière astucieuse de faire baisser le taux des pertes en toute innocence, une technique dans laquelle les Britanniques sont passés maîtres depuis plus de trois ans.

Côté résultats, les Américains ont aussi la main lourde. La chasse revendique 42 avions ennemis détruits (10) et les bombardiers 26, pour un total général de 68 victoires confirmées, plus 16 appareils mitraillés à Lakunai et une dizaine dans le port. On trouvera le détail des victoires de la chasse en encadré (11); elles atteignent en fait le total de 31 confirmées, 21 probables et 3 endommagés.

Les Japonais admettent la perte de seulement 18 des 115 chasseurs qu'ils ont engagés (12) !

Le premier communiqué officiel de la 5th *Air Force* fait mention de la destruction de trois destroyers, huit gros cargos et quatre bâtiments de guerre de plus petit tonnage, pour un total de 50 000 tonneaux envoyés au fond de la rade de Simpson Harbor, auxquels s'ajoutent des dommages infligés à deux croiseurs lourds, deux destroyers, deux pétroliers et sept cargos. Par la suite, le tonnage coulé est ramené à 13 000. Des photos rapportées par le 8th *PRS* le 3 novembre montrent une dizaine de bâtiments encore en feu ou perdant du mazout.

Après la guerre, les services de renseignements américains détermineront que les Japonais ont réellement perdu un pétrolier de 10 000 tonneaux, trois cargos (pour un total de 8 000 tonneaux), un dragueur de mines et deux petits bâtiments côtiers.

Toutefois, plus de cinquante ans après ces faits, les experts se battent encore autour de ces chiffres.

ÉPILOGUE

Quels que soient les chiffres que l'on prend en compte, le potentiel de Rabaul a été sérieusement diminué, mais la menace n'est pas entièrement éradiquée, à tel point que la 5th *Air Force* y revient les 5, 7 et 11 novembre pour « terminer le travail ». L'US Navy y participe également, frappant très durement les terrains d'aviation et une flottille de croiseurs et de destroyers qui vient juste de pénétrer dans la rade.

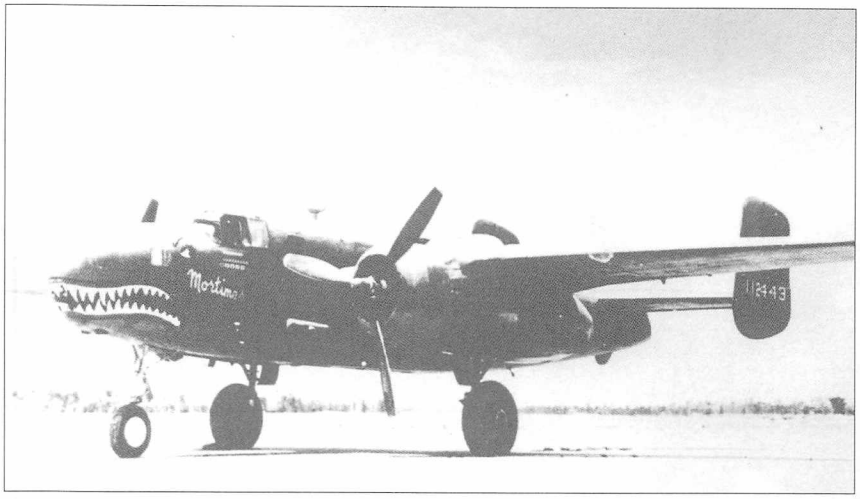
Comprenant que Rabaul est devenu désormais intenable et ne voulant pas rééditer l'erreur de Guadalcanal, les Japonais se replient progressivement sur Kavieng (Nouvelle-Irlande). Dernière unité à quitter les lieux, le 20 février 1944, la 253 *Kû* laissera derrière elle 9 *Zéro*, commandés par le premier maître Shigeo Fukumoto. Ces appareils se battront jusqu'au dernier jour de la guerre, longtemps après que leur unité de rattachement ait été dissoute.

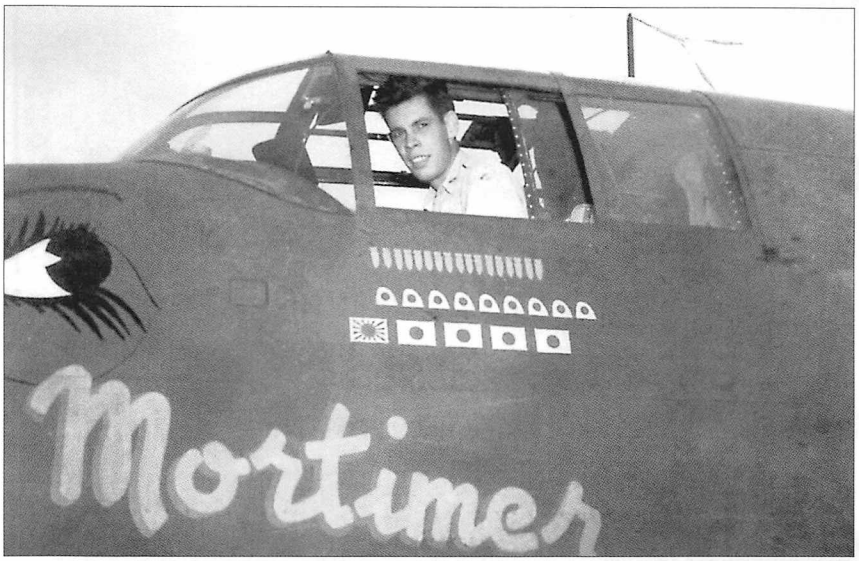
CONCLUSION

Il faut se souvenir que cette mission se déroule environ trois semaines après la terrible déroute de Schweinfurt, au cours de laquelle la 8th *Air Force* a perdu 19 % de ses effectifs engagés. La comparaison est cependant impossible. En Europe, les Américains commencent à se rendre compte que leur conception du bombardier stratégique ne répond pas aux exigences de la guerre aérienne. Même groupées, des formations entières de bombardiers, quelle que soit la puissance de leur armement défensif, sont incapables de résister à une masse de chasseurs.

Dans le Sud-Ouest Pacifique, il n'est pas question alors de bombardement stratégique, *strictu senso*. Les missions que planifie Kenney touchent davantage à l'interdiction et à la rupture des lignes de communication. Dans la mesure où la marine marchande japonaise constitue une cible privilégiée pour la 5th *AF*, ces deux types de mission finissent par se rejoindre. En effet, dépourvu de toutes ressources, le Japon est entièrement dépendant des territoires conquis pour

Major Edward «Porky» Cragg's P-38H-1 (42-66506) at Dobodura. The eight Japense flags show that the photograph was taken around August 1943.
Cragg will be MIA on December 26, 1943 while flying this aircraft during a fierce engagement off Cape Gloucester, in which he will be credited with his 15th and last victory. On November 2, 1943, he was flying 42-66835 (see photograph on page 8), in which he claimed two probables.





Mortimer, ce B-25C (41-12443) a participé à l'attaque de Rabaul avec le 90th *BS*. Il fut l'un des tout premiers B-25C modifiés en Australie par « Pappy » Gunston.

alimenter non seulement ses usines, mais aussi sa population.

Le choix de Whitehead de s'en prendre aux navires dans la rade de Rabaul est donc doublement judicieux. D'une part, les bâtiments de guerre font peser une lourde menace sur les débarquements à Bougainville (comme l'a illustré la bataille de la baie de l'Impératrice Augusta), d'autre part à chaque cargo coulé, c'est un peu l'isolement du Japon qui est renforcé. Les Japonais ne s'y trompent pas, qui s'inquiètent de la perte d'un gros pétrolier à Simpson Harbor, le 2 novembre.

Si les Américains disposent dans le Pacifique d'un chasseur d'escorte à long rayon d'action, celui-ci est un bimoteur, avec tous les inconvénients que cette formule comporte. Pendant la grande bagarre du 2 novembre, les P-38 ont tenté d'attirer les *Zéro* en altitude afin de bénéficier du plein rendement de leurs moteurs compressés, tout en appliquant leur tactique du « *hit and run* » pour tirer parti de leur plus grande puissance. Malheureusement, les B-25 arrivant à basse altitude ont joué le rôle d'aimants pour la chasse japonaise et les P-38 n'ont eu d'autre solution que de suivre les *Zéro* s'ils voulaient protéger efficacement leurs bombardiers. Ils se sont donc retrouvés à engager des combats tournoyants à basse altitude, où aucun bimoteur de la guerre n'a jamais eu l'avantage sur un monomoteur.

Il semble aussi que le fractionnement de l'escorte en deux groupes principaux, espacés dans le temps et dans l'espace, a eu un effet négatif face à une chasse japonaise plus concentrée et supérieure en nombre.

Malgré le taux de pertes élevé lors de la mission du 2 novembre, l'offensive sur Rabaul se révèle payante en définitive et après la dernière sortie, le 11 novembre, ce bastion ne représente pratiquement plus aucune menace pour les Alliés.

Il n'en reste pas moins que, contrairement à ce qu'espérait secrètement Kenney, Rabaul n'a pas été rayé de la carte. Simplement, rendus prudents par leur mésaventure à Guadalcanal, les Japonais ont jugé préférable d'évacuer les lieux avant de s'y retrouver piégés. L'offensive sur Rabaul montre à la fois la puissance et les limites de l'aviation dans la conduite des opérations terrestres et navales.

Mortimer *was one of the very first B-25Cs modified in Australia by «Pappy» Gunston. It took part in the November 2 raid.*

NOTES

(1) Auxquels s'ajoutent les terrains de Rapopo, Tobera et Vunakanau, un peu plus au sud sur l'île de la Nouvelle-Bretagne. Ces trois derniers aérodromes peuvent accueillir jusqu'à 265 chasseurs et 164 bombardiers dans des alvéoles de protection.

(2) Les mitrailleurs se plaignaient du mal de l'air et d'une très mauvaise visibilité, en particulier par temps de pluie, car la tourelle récupérait alors toute la boue au décollage.

(3) *Les Ailes Japonaises en Guerre* - M.Okumiya, J.Horikoshi, M.Caidin - Presses Pocket, Paris, 1956.

(4) Seuls 76 B-25 et 68 P-38 se présentent sur l'objectif. Le pourcentage des pertes est fondé sur ces chiffres.

(5) *Flight into Conquest* - M.Kawato - Runway 26, Ca, 1978.

(6) *Into the Dragon's Jaws* - L.McAulay - B.Tillman, Az, 1986.

(7) Rabaul compte plusieurs volcans en activité, dont un rayera pratiquement la ville de la carte en septembre 1994.

(8) *Form 34*, 3rd *BG*.

LISTE DES VICTOIRES DE LA CHASSE AMÉRICAINE
2 novembre 1943 - secteur de Rabaul

9th *Fighter Squadron*		
1/Lt D.E. Barrett	Zeke	Simpson Harbor
1/Lt N.D. Hyland	Zeke	Simpson Harbor
Cpt G.R. Johnson	Zeke	Simpson Harbor
Cpt G.R. Johnson	Zeke	Simpson Harbor
2/Lt S.W. Johnson	Oscar	Vunakanau
2/Lt A.B. Lewelling	Oscar	Simpson Harbor
39th *Fighter Squadron*		
1/Lt H.H. Salmon	Zeke	Cap Gazelle
80th *Fighter Squadron*		
2/Lt E.L. DeGraffenreid	Zeke	Rabaul
2/Lt H.B. Donaldson	Zeke	Rabaul
F/O W.F. Evers	Hamp	Rabaul
1/Lt A.B. Hailey	Hamp	Rapopo
1/Lt D.C. Hanover Jr	Hamp	Rabaul
1/Lt J.L. Jones	Hamp	Rabaul
2/Lt A.E. Hill	Zeke	Rabaul
2/Lt A.E. Hill	Zeke	Rabaul
431st *Fighter Squadron*		
2/Lt F.F. Champlin	Zeke	Rabaul
2/Lt F.F. Champlin	Zeke	Rabaul
2/Lt R.E. Hunt	Zeke	Rabaul
2/Lt R.E. Hunt	Zeke	Rabaul
1/Lt M.F. Kirby	Zeke	Rabaul
1/Lt M.F. Kirby	Zeke	Rabaul
2/Lt F.J. Lent	Zeke	Rabaul
1/Lt L.C. Lutton	Zeke	Rabaul
2/Lt F.H. Monk	Zeke	Rabaul
1/Lt A.E. Wenige	Zeke	Rabaul
1/Lt A.E. Wenige	Zeke	Rabaul
432nd *Fighter Squadron*		
1/Lt G.D. Gholson	Zeke	Rabaul
1/Lt G.D. Gholson	Oscar	Rabaul
1/Lt A.L. Peregoy	Zeke	Rabaul
2/Lt H.A. Hedrick	Oscar	Rabaul
1/Lt L.M. Mayo	Tony	Rabaul

Source : Frank Olynyk (ne sont reprises que les victoires confirmées).

Above: The B-25D-1 41-30190 was flown by 1st/Lt James A. Hungerpiller Jr. of 71st BS on November 2, 1943. The plane took a direct AA hit on the left engine while attacking a destroyer. It then flew directly over the heavy cruiser Haguro *and went down 300 yards beyond. All aboard were killed.*

Below: Major Raymond Wilkins and his crew in front of his B-25D in August 1943. The Japanese writing on the nose means «Kiss of Death» and was intended to become 8th BS insignia. In fact, it was so complicated to paint that it only ended up on a few aircraft.

Ci-dessus :
Le B-25D-1 41-30190 piloté par le *1st Lieutenant* James A. Hungerpiller Jr. du 71st *Bombardment Squadron*, lors de la mission du 2 novembre 1943.
L'appareil est touché au moteur gauche lors de l'attaque d'un destroyer. Il passe ensuite à la verticale du croiseur *Haguro* avant de s'abîmer dans la rade trois cents mètres plus loin. Il n'y a pas de survivant.
(Collection L.J. Hickey)

Ci-dessous :
l'équipage du *Major* Raymond Wilkins devant son B-25D, en août 1943. L'inscription en japonais signifie « le baiser de la mort ». Il avait été envisagé d'en faire l'insigne du 8th *BS*, mais la complexité des caractères a rapidement lassé les mécanos chargés de les peindre et seuls quelques appareils ont été ainsi décorés.
(Collection L.J. Hickey)

(9) Les communiqués officiels mentionnent 8 B-25 et 9 P-38 et 45 membres d'équipage tués ou portés disparus. En additionnant les rapports individuels des escadrilles engagées, on arrive à ce chiffre supérieur d'une unité dans chaque catégorie. La raison de cette différence nous échappe, une addition se faisant exactement de la même manière en France qu'aux États-Unis, même en 1943.
(10) *The Army Air Forces in WWII*, vol. IV - Office of the Air Force History, DC, 1977.
(11) USAAF Pacific Theater Credits for the Destruction of Enemy Aircraft in Air-to-Air Combat, WW2 - F. Olynyk, édition à compte d'auteur, Ohio, 1985.
(12) Source : Y. Izawa.

L'auteur tient à remercier tout particulièrement Lawrence J. Hickey Jr. pour sa précieuse collaboration et la mise à disposition d'une abondante documentation sans laquelle cet article n'aurait jamais vu le jour.

REÇU 5 SUR 5

This is (again) it !

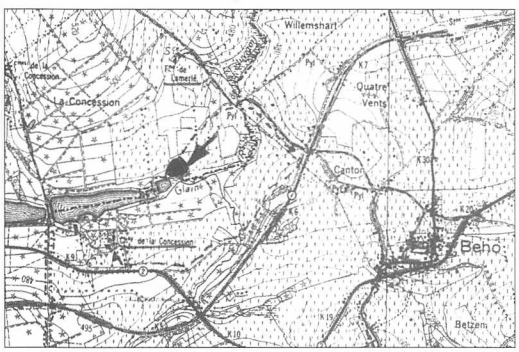
La photo du B-17 42-5725 en page 47 du n° 5 a titillé la curiosité de l'auteur de « Forteresses sur l'Europe *» que je suis et qui a reconstruit toutes les missions du célèbre 17 août 1943, y compris celle du « premier Schweinfurt ».*
J'ai découvert dans mes notes d'époque :
- lettre de l'avion « P » dans le Squadron *haut du 305th BG*
- pilote : Lt Barstow
- mitrailleur de balle : S/Sgt J. Kocher, crédité pour un 109 qui attaquait un B-17 isolé, sur la route retour, à 16h20 vers Eupen (Belgique). Le 109 s'écrase (pilote en parachute) dans un labouré. Ceci se passe à peu près à l'endroit où un autre B-17 du 305th BG s'écrase à Wegnez à 16h28. Il est vraisemblable que cet avion (pilote, Lt Rothery McKeegan) était celui en butte aux attentions du 109.
- mitrailleur sabord gauche : S/Sgt R. Long qui confirme le combat
Par ailleurs, je suis perplexe à propos de la perte le 31 mai 1944 de cet avion, devenu le VE-C « This is it *» du 381st BG. Il n'y a en effet pas eu d'attaque sur Stuttgart ce jour-là, mais sur divers objectifs tactiques en France et en Belgique. D'autre part, l'avion ne figure pas dans les listes de pertes à l'ennemi : sans doute (votre légende le laisse d'ailleurs supposer) s'est-il écrasé en Angleterre ?*

Roger Anthoine (Peron, Ain)

Nous avons retrouvé la fin de cet appareil sur Internet :
http://aafo.com/library.history/B-17/b17part1.htm
C'est un peu confus, avec beaucoup de bla-bla sans intéret, mais vous en saurez plus long sur sa dernière mission.

Le crash d'Oesau

Étant maquettiste, l'abbé Timmermann m'avait raconté il y a quelques années le crash d'Oesau près de la ferme parentale. Suite à votre article (n° 5), je lui ai demandé de raconter à nouveau en détail l'événement. Ce texte ne répond pas à la question directe de votre revue concernant le P-38 ou le P-51 qui aurait abattu Oesau, mais ce témoin apporte un élément de plus à cette histoire. Monsieur l'abbé Timmermann, que je tiens à remercier encore une fois ici, raconte :



« *Le 11 mai 1944, un violent combat aérien s'est déroulé au-dessus de la ferme paternelle : ferme de Lamerlé, au NO de Beho (voir carte). Papa était occupé dans les champs pas loin de l'endroit du crash (flèche). À la ferme, maman, effrayée par les tirs violents des avions volant parfois très bas, se réfugia dans la cave avec mes sœurs. Mon frère et moi, nous nous sommes réfugiés dans la grande niche du chien pour observer le combat. Un avion allemand, touché, a plongé vers le champ où papa travaillait. Papa s'est caché dans le petit bois voisin. Ma mère était inquiète pour papa qui n'était pas rentré. À la fin du combat, il revint et maman, soulagée, ne put s'empêcher de lui faire la leçon... pourquoi ne pas être rentré de suite ? Papa a vu l'avion allemand toucher le sol, puis rebondir et se retourner. L'avion disloqué ne prit pas feu. La campagne était pleine de douilles d'obus et de mitrailleuses que nous avons récoltées dans un panier. Les Allemands arrivèrent rapidement sur les lieux et, ne pouvant accéder à l'épave avec leur véhicule, ils réquisitionnèrent papa avec son cheval et un tombereau. Ils allèrent récupérer le corps du pilote mort. Papa apprit qu'il s'agissait d'un as allemand : Walter Oesau. Le corps fut ramené dans le tombereau et déposé à la chapelle du château de La Concession. Le surlendemain, j'ai accompagné papa pour aller voir la dépouille à la chapelle. Le corps avait été enlevé, mais je revois encore les taches de sang sur le carrelage de la chapelle. Mon père apprit que les collègues d'Oesau, dont Hartmann Grasser, avaient été choqués du moyen de transport utilisé pour conduire le corps à la chapelle* ».

G. Maréchal (Libramont, Belgique)

Nous remercions notre lecteur pour ce témoignage de première main, en ajoutant que Beho se trouve à environ 12 km à vol d'oiseau au SO de St Vith.

Internet sans bavure

Si les factures téléphoniques ne vous effraient pas et si vous avez plusieurs heures devant vous, à voir *absolument*, le site consacré à Junkers, avec, notamment, une abondante iconographie :
http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/ju_home.htm

Moins volumineux, le site du Musée de l'Air et de l'Espace :
http://www.mae.org

Un lecteur nous a signalé le site du *Department of Defence* américain, avec tout plein de dépêches et de superbes photos (il n'y a pas que des avions) :
http://www.defenselink.mil/news/

À voir aussi, un site encore en construction sur le Mirage III :
http://perso.wanadoo.fr/pagebdpe/default.htm

L'incontournable *Jane's*, « on line » :
http://defense.janes.com

Un site consacré au Me 262 :
http://welcome.to/Messerschmitt262.net

Enfin, *The Luftwaffe Ring*, un liste de 96 sites consacrés en majeure partie à l'aviation allemande :
http://www.webring.org/cgi-bin/webring?ring=luftwaffering;list

NOUVELLES DU FRONT

Expo, bourse d'échanges, défilé de véhicules militaires... : les 26 et 27 juin, à Putanges (Orne), organisé par le GIM-FAF, Minimaq Static de Falaise et l'ADN 44. Renseignements et inscription auprès d'Alain Michaux, Fumeçon, 61210 Putanges (02.33.39.38.10).

The Hawker Hurricane Society vient de voir le jour en Angleterre et attend tous les fanatiques de cet appareil, au moins aussi important que le Spitfire dans l'histoire de la guerre aérienne.
Les personnes intéressées doivent prendre contact avec :
Iain Arnold, 86 Totland Close, Farnborough, Hants GU 14 8TZ, Angleterre.

HELP ! Qui connaît (ou reconnaît) la petite ville que l'on aperçoit en arrière-plan de la photo du Tempest Mk.V « JF-E » publiée dans le livre *Le Grand Cirque* de Pierre Clostermann et prise (c'est sûr et certain) par Charles Brown au-dessus du canal Dortmund-Ems ?
J-C. Mermet - BP 174 - 13606 Aix-en-Provence Cedex

Mai-juin 1940

Je reviens un peu tard sur votre n° 2 consacré à la campagne de France, [...] *je regrette que vous n'ayez pas publié le tableau comparé des effectifs de l'armée de l'Air et de la Luftwaffe. Cela aurait permis d'y voir plus clair et de se rendre compte que l'infériorité de l'aviation française se mesurait également en termes de nombre.*
Georges Pascalidon (Angers, 49)

C'est volontairement que je me suis abstenu de dresser un quelconque ordre de bataille, car je n'ai pas voulu me lancer dans une bataille de chiffres. En fait, je souhaitais montrer que les principales carences de l'armée de l'Air ne provenaient pas de son infériorité numérique, contrairement à ce qui a souvent été écrit par le passé. Si je devais hiérarchiser les causes de la défaite, je placerais celle-ci bien après d'autres causes dont les répercussions ont été, à mon sens, beaucoup plus importantes et sur lesquelles je voulais insister, parce que l'on en parle moins.
CJE

Les codes hongrois

M. M. Souffan de Paris nous a adressé le e-mail suivant :

Dans le n° 6, page 51, Steve Blake nous dit que la signification des codes hongrois n'a pas encore été éclaircie. Eh ! bien, si !
Le **V.**, c'est pour *Vadasz* (chasseur), pour les Bf 109 construits en Hongrie. Pour les autres, c'est **W.** pour Wiener Neustadt. Les trois chiffres représentent le numéro de série de chaque tranche :

V.001 à V.049	Bf 109F/G
V.001 à V.099	Bf 109G-10/G-14
V.060 à V.096	Fiat CR.32 ex-autrichiens
V.101 à V.176	Fiat CR.32
V.101 à V.198	Bf 109G-10/G-14
V.201 à V.270	Fiat CR.42
V.201 à V.221	Bf 109G-10
V.301 à V.304	He 112
V.310 à V.380	Bf 109G
V.401 à V.470	Re.2000-I
V.471 à V.498	Re.2000-II
V.501 à V.570	Fw 190F-8
V.502 à V.572	Re.2000-II
V.601 à V.604	Bf 109D
V.606 à V.687	Re.2000-II
V.751 à V.798	Bf 109G-2
V.801 à V.898	Bf 109G-6
V.951 à V.954	Bf 109G-2

Sur les Bf 109 utilisés sur le front de l'Est, des nombres à deux chiffres étaient utilisés.

Le crash du Me 262 n° 2

Nous sommes heureux de publier une mise au point de Philippe Ricco (auteur, notamment, du livre Les avions allemands aux couleurs françaises*) à propos du Me 262 n° 2 (voir nos précédents courriers des lecteurs).*

Housset était bien commandant lorsqu'il a effectué le premier vol du He 274 et lorsqu'il a convoyé le Me 262 n° 2 d'Orange à Brétigny. Lors de ce convoyage, en descente sur Brétigny, il a eu un problème moteur. Sur les Jumo 004, dont la régulation était rudimentaire, quand un problème se produisait d'un côté, il était immanquablement suivi d'un problème de l'autre. C'était bien la peine d'en avoir deux ! Bref, Housset s'est donc posé sur le ventre, du côté de Tousson, en Seine-et-Marne. Pour information, l'appareil a été retourné à Brétigny et a revolé par la suite.

Allez le gosse

Le D.520 n° 689 (« 6 ») avait été surnommé « Vas-y Jojo » et le D.520 n° 684 (« 9 ») « Allez le gosse », ainsi que mentionné dans les légendes en page 12. La légende de la page 16 doit être rectifiée en consequence. Avec nos excuses.

Retour sur le *Berry*

Le Spifire du capitaine Accart est peut-être le HF.IX PT766, livré au 345 *Squadron*, le 01.09.44.
Il ne me semble pas que le Spit de la p.57 soit un Mk.XVI. Jusqu'à plus ample information, il n'y a eu que 22 Mk.XVI livrés au *Berry* entre le 27.02 et le 26.04.45, tous dans les séries TB et TD et possédant la verrière en goutte d'eau. Le seul à verrière classique (RK905) n'a été livré que le 10 mai 1945.
Le LF.XVIe en photo dans le titre (2Y-P) est (à 99%) le TD252, livré le 12.04.45.
J-C. Mermet (Aix-en-Provence, 13)

Symbole de chance

Suite à plusieurs lettres signalant que les Finlandais avaient choisi la svastika comme marque de nationalité sur leurs avions bien avant l'arrivée des Nazis au pouvoir (cf. A-J. n° 6, page 59), je tiens à préciser que je souhaitais seulement opérer une distinction très claire entre l'Ilmavoimat, qui a combattu sous commandement unifié allemand, et l'armée de l'Air de l'armistice, qui a toujours combattu de manière indépendante. Il ne s'agissait nullement dans mon esprit d'assimiler la Finlande à l'Allemagne nazie.
La svasitika a été adoptée par le comte Eric von Rosen, véritable « père » de l'Ilmavoimat, qui fit peindre son symbole personnel (signe de chance) sur le Thulin (Morane) Type D qu'il offrit à l'armée finnoise le 6 mars 1918. Cette cocarde fut conservée jusqu'à l'armistice signé avec l'Union Soviétique le 4 septembre 1944. Comme le protocole ne prévoyait que de changer les marques de nationalité des avions volants, la svastika fut conservée sur les modèles statiques exposés dans les musées.
Sur la photo, le seul et unique exemplaire du Nieuport 16 récupéré par la Finlande auprès de la Russie en 1918.
C-J.E.

Appel à témoins

Pour notre livre en préparation sur les pilotes de chasse français, je recherche des informations sur Romas Marcinkus, pilote d'origine lithuanienne, né à Jurbarkas en 1910. Capitaine dans l'armée de l'Air française, il aurait remporté trois victoires confirmées et aurait été décoré de la Croix de Guerre. Passé en Angleterre, il fut affecté au N° 1 RAF *Squadron* et abattu le 12 février 1942. Il fut tué après la « grande évasion » du *Stalag Luft* III en mars 1944.
Malheureusement, son nom est totalement inconnu dans l'armée de l'Air. Toute information serait la bienvenue; transmettre au journal. Merci d'avance.
C-J.E.

Textes, mensonges et idéaux

C'est avec consternation que j'ai lu la lettre du « Phantomiste » intégriste, publiée en page 46 de votre numéro précédent.
Après tout, pourquoi l'image, pour ne pas dire le mythe, du Phantom ne pourrait-elle pas être remise en question ? De même, pourquoi le mythe du Spifire ou encore celui des as allemands de la 2ème GM, ne pourrait-il pas non plus être remis en question ? Les mythes, c'est bien connu, reposent souvent sur des mensonges ou des simplifications à l'extrême. Bien entendu, il ne faut pas généraliser et tout n'est pas discutable. Il y a une distinction à faire entre mythe et réalité incontestable.
Tout n'est pas blanc ou noir. Le point de vue de toutes les parties doit être pris en considération si l'on veut se faire une idée plus proche de la réalité plutôt que de dire « oui-amen » aux propos d'une seule partie sans avoir pu vérifier son niveau de crédibilité.
Les « affreux, sales et méchants Rouges » n'avaient pas l'apanage de la propagande et de la désinformation. La seule différence entre eux et nous est qu'ils ne faisaient pas dans le détail, tandis que de notre côté, chez les « bons, gentils et généreux Occidentaux », nous pratiquions (et pratiquons encore) la désinformation de manière beaucoup plus subtile, laissant croire à certains naïfs qu'elle n'existe pas.
H. Mambour (Nimy, Belgique)

L'aigle chauve

Précisions apportées par Steve Blake sur le P-51 « Bald Eagle », dont le profil en couleur a été publié en page 34 du précédent numéro :

L'appareil avait été assigné au Lieutenant *Robert Eckfeldt. Les symboles peints sous la verrière correspondent à ses trois victoires aériennes et aux quatre appareils ennemis qu'il a détruits au sol. Eckfeldt a revendiqué deux victoires à bord de cet appareil : un Fw 190 le 29 mai 1944 et un Me 109 le 8 juin. Il était déjà titulaire d'une victoire remportée à bord d'un P-47 avant que le 361st* FG *soit transformé sur P-51 début mai 1944.*

Nous ajouterons que la question de la couleur bleue des parties supérieures reste en suspens. Certains auteurs, comme Roger Freeman, indiquent que seuls trois ou quatre P-51 de cette unité auraient été peints de cette manière, d'autres réfutant totalement cette thèse.

Une arme secrète de la Luftwaffe

Les trois Staffeln *du I.(St.)/Tr.Gr.186 (futur III./St.G.1) connurent beaucoup d'ennuis avec la chasse française. Le 14 mai 1940, le groupe perdit 8 Ju 87 pendant une mission, même s'ils réussirent à larguer leurs bombes sur l'objectif assigné. À la fin de la journée, les* Staffelkapitäne *furent convoqués par le* Gruppenkommandeur, *le* Hauptmann *Bode et le commandant de la 1ère escadrille exposa une idée géniale. Il indiqua que, avant la guerre, il avait participé à des meetings aériens au cours desquels il lançait des rouleaux de papier toilette. En se déroulant, les longs rubans flottaient un certain temps dans les airs et causaient toujours une vive sensation parmi les spectateurs. Il suggéra donc d'utiliser des rouleaux de papier toilette pour distraire l'attention des pilotes de chasse français. Le* Hauptmann *Mahlke, qui commandait le 3.* Staffel *trouva que c'était une sacrée bonne idée et proposa un essai : «* Tant que les Français n'auront pas compris qu'il ne s'agit que de papier, ils croiront avoir affaire à une nouvelle *Wunder-Abwehrwaffe* (arme miracle) *». Le commandant de groupe demanda alors à ce que les mitrailleurs soient munis de rouleaux de papier toilette et qu'ils les lancent à chaque fois qu'ils étaient menacés par des chasseurs français. Le plus étonnant est que cette arme miracle fit merveille ! Au cours de deux missions, des chasseurs français arrivèrent à six heures et le chef du dispositif donna l'ordre de lancer les rouleaux. Ceux-ci formèrent de longs rubans flottant derrière chaque* Stuka. *Et en effet, les chasseurs ennemis, se sentant en danger, abandonnèrent toute velléité d'attaque. Cette astuce ne fut utilisée que deux fois en raison du rapide épuisement des stocks de papier toilette et, surtout, parce que le haut commandement donna l'ordre aux Bf 109 d'escorter les Ju 87, ce qui, à n'en pas douter, constituait la meilleure solution.*

Christian Möller, in *Luftwaffe Verband* n° 17, janvier 1999.

Intox et MiGstification

JEAN-CLAUDE MERMET

INTOX OU MERCANTILISME ? L'apparition de la maquette de ce pseudo MiG-19 s'apparente en tout cas à une complète mystification. Mais qui fut le plus mystifié dans l'affaire ? Le public, croyant tenir le nouveau « Super-MiG », ou le fabricant, dont l'envie de ne pas rater un « scoop » l'a conduit à ne pas vérifier ses sources ? En tout cas, il y en a qui ont dû bien en rire : ce sont les Soviétiques... Après tout, ils sont peut-être à l'origine de ce canular. Car, derrière cette vraie fausse maquette, se cache un lucratif trafic de photos truquées venu d'Allemagne de l'Est. Qui sait s'il ne s'agissait pas d'une autre opération de désinformation ? Le monde de la maquette plastique aurait donc ainsi contribué à sa manière à entretenir la Guerre Froide !

Vers 1956 apparut dans les rayons des magasins de jouets une maquette de la marque Lindberg représentant un avion au 1/48ème, simplement dénommé « *Russian MiG-19* » (kit n° 1521). Après avoir fait le compte de mes économies, j'achetai la maquette en question, qui fut montée en quelques heures, puis fièrement exposée sur une étagère. Le temps passa et la maquette disparut un jour de son étagère et je l'oubliais peu à peu... mais, quelle ne fut pas ma surprise (et j'avoue, ma joie) d'en retrouver récemment une boîte dans un magasin plus ou moins spécialisé dans les jouets anciens !

Cependant, ce MiG-19 là n'a rien à voir avec le MiG-19 (nom de code OTAN *Farmer*) que l'on connaît si bien aujourd'hui. Y avait-il eu alors une erreur d'identification ? La réponse est non. Alors, quelle est la signification de cet fait ? Était-ce une désignation double, comme cela est arrivé chez Soukhoi ? Non plus !...

Le mystère n'est pas bien grand, mais il mérite d'être conté.

Tout d'abord, essayons de nous replonger dans cette époque assez lointaine où tout nouvel avion portant des étoiles rouges était regardé comme « la » nouveauté, tout entourée du mystère engendré par l'autre côté du Rideau de Fer. Sans vouloir exagérer outre mesure, une apparition de « martiens » semblait plutôt banale à côté de la découverte d'un nouvel avion russe.

Les années cinquante, c'était aussi une ère où les Occidentaux étaient prêts à avaler n'importe quoi avec une grande crédulité. Mettant à profit cet état d'esprit et manquant de faits réels, certaines personnes finirent par dessiner leurs propres avions russes afin d'étancher cette soif de curiosité et de découverte, pour de simples raisons de profit.

Un trafic de photos truquées représentant de faux avions soviétiques prit naissance en Allemagne, selon plusieurs enquêtes effectuées depuis, et s'établit entre l'Est et l'Ouest. Parmi ces dessins et photos émergea peu à peu un chasseur biréacteur que l'on nomma « Super-MiG » et que, selon les dires d'un magazine américain, l'USAF identifia formellement en Corée comme étant une production de Mikoyan. Il résultait d'un compromis entre le MiG-9 et le F-86 Sabre, se trouvant être ainsi le « *premier avion-tueur* [sic] *à réaction de style purement* rouge [re-sic] *à entrer en service* »(1).

Ce qui devait arriver arriva. Tout ce qui est rare ou curieux se vendant bien, la firme Lindberg sortit donc la maquette du « *Russian MiG-19* ». Son envergure de 224 mm et sa longueur de 241 mm au 1/48ème donnaient à l'appareil des dimensions réelles de 10,75 m et 11,58 m respectivement, qui sont tout à fait plausibles pour les productions aéronautiques de l'époque.

Rappelons, pour mémoire, les dimensions des deux principaux chasseurs de l'époque :

MiG 15 : envergure, 10,08 m; longueur, 10,10 m;

F-86D : envergure, 11,31 m; longueur, 11,78 m.

En y regardant de plus près, on s'aperçoit en effet que

Cette photo « officielle » du « Super MiG » circula dans tous les grands magazines spécialisés de l'époque. L'origine de ce trafic lucratif semble remonter à Allemagne de l'Est.

PASSION aquette

Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS

Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)

Paiement possible en 3 fois pour toute commande à partir de 1000 F, nous contacter.

AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS
Tête de projection à aiguille intégrée
Facilité de nettoyage sans équivalence
Aérographe 1000S simple action... 210,00 F
(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)
Aérographe 470 double action (coffret bois)..... 960,00 F
(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3 godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2 flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur bombe à air/compresseur)
MONDIAL HOBBY
Bombe à air..... 66,50 F

Pour les compresseurs, les frais de port sont facturés à prix coûtant.

COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR
Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F
- volume de la cuve : 1 litre
- fonctionnement continu
Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F
- volume de la cuve : 3,5 litres
- fonctionnement contrôlé par pressostat

CLASSIC AIRFRAMES 1/48
Morane-Saulnier MS.406 179,00 F
Bloch MB.152 179,00 F
EDUARD 1/48
Yak-3 (Profipack - série limitée Normandie-Niémen) 144,50 F
Hanriot HD.1/HD.2 (Profipack) 143,50 F

MACH 2 1/72
Caravelle III / 6 (5 décos) 285,00 F
OCIDENTAL 1/48
Spitfire Mk.IX 142,50 F
SINIFER
Latécoère 298B 399,00 F
REVELL 1/48
Junkers Ju 52 259,00 F
Rafale Marine 149,00 F
TAMIYA 1/48
F-6D armée de l'Air (série limitée P-51D reco photo) 170,00 F
Bf 109E-4/E-7 Trop 147,00 F
Mosquito Mk.VI/NF.II 179,00 F
Beaufighter chasse de nuit 183,50 F

Point de vente Verlinden :
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F
200 à 1 000 F + 35 F,
+ 1 000 F franco

MAQUETTE PASSION
11, rue des Champs Blancs 91330 YERRES
Tél. : 01.69.48.13.08
Fax : 01.69.48.02.31

Pour les toutes dernières nouveautés en stock, nous contacter ou consulter le Minitel 3614 KITDIRECT

INTEGRAL WARBIRDS

CD-ROM pour Windows

DECOUVREZ TOUT SUR LE P-51D MUSTANG ET SUR L'UN DES PROJETS LES PLUS AMBITIEUX DE LA LUFTWAFFE, LE HEINKEL 177 GREIF

Plus d'une heure d'interviews de pilotes français !

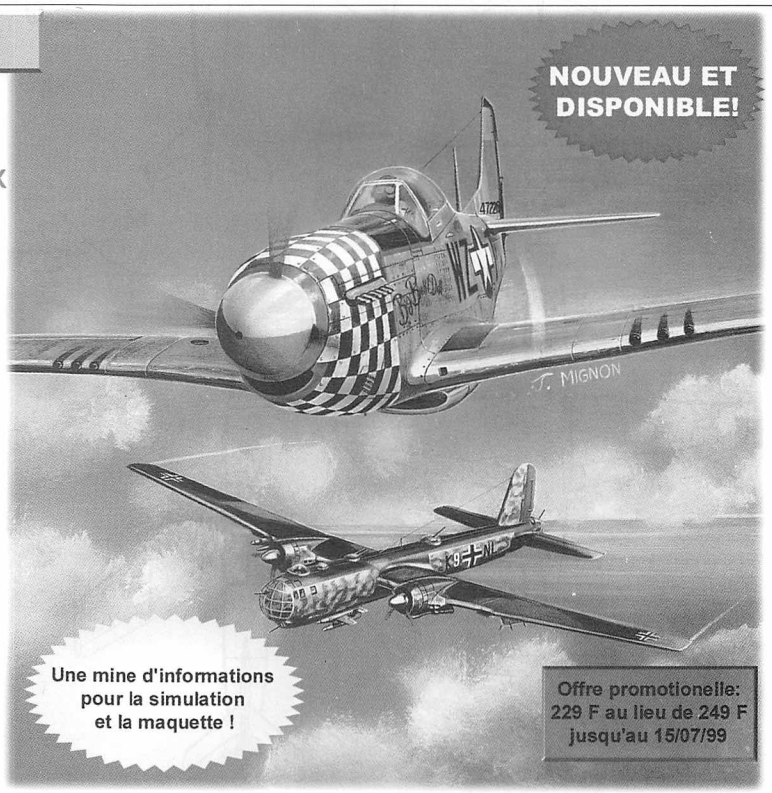
Plus de 400 photos avec une étude inédite des deux appareils !

Plus de 300 profils de P-51D Mustang !

Le contexte historique dans lequel les deux appareils ont évolué !

Tous les pays utilisateurs dans le monde !

Des bruitages inédits d'authentiques Warbirds !



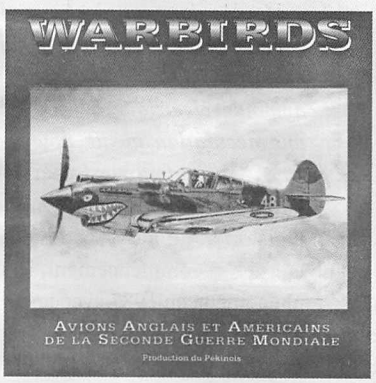
... ...Toujours disponible, notre CD-Audio ... ...

15 chasseurs et bombardiers enregistrés en numérique sont réunis sur ce disque exceptionnel!

(P-51 - P-40 - Spit - B-17 Corsair - P-38 ...)

A découvrir ou à redécouvrir absolument!

139 F



Ce qu'ils en ont pensé . . .

Pas d'installation compliquée il démarre d'un simple clic de souris ... Le nombre de profils est faramineux. On les découvre à travers les différentes affectations opérationnelles des P-51D. Les passionnés d'avions de légende, et en particulier du P51-D Mustang, trouveront dans ce CD-Rom une mine d'informations. L'occasion de visiter l'intérieur poste par poste, comme si vous y étiez..

36-15 AIR 2
JETS
MICRO SIM
REPLIC

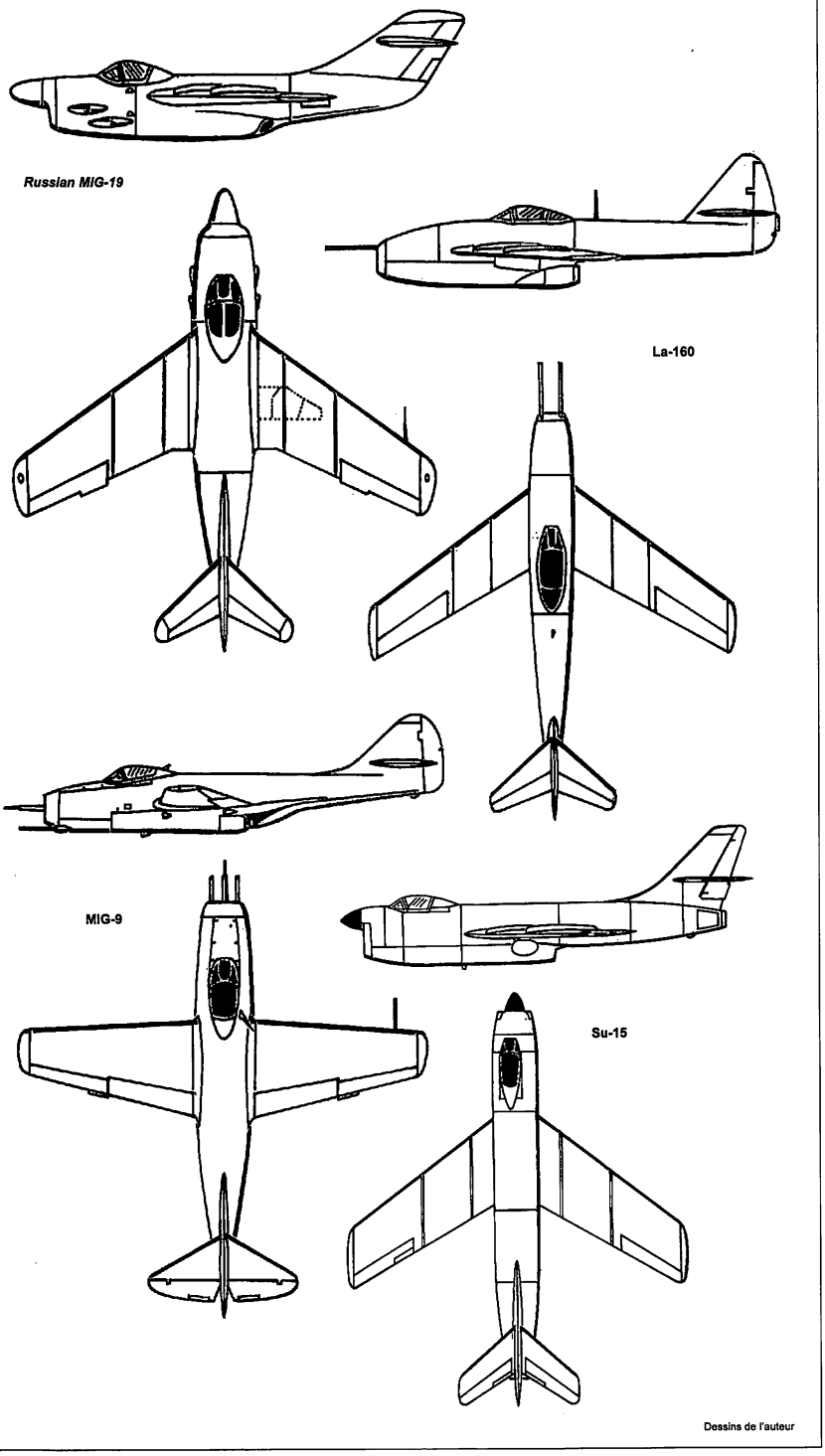
Sur CD-ROM en français pour Windows 3.11/95/98 ou NT et carte écran 65K couleurs. Découvrez une présentation sur notre site internet.

Bon de commande à retourner aux Editions du Pékinois 8, rue Etienne Jodelle - 75018 PARIS
Tel : 01 43 87 15 83 Fax : 01 42 93 78 27 Site Internet: Http://perso.club-internet.fr/b29/

NOM: ..... PRENOM:.....
ADRESSE:.....
Code Postal:..... VILLE:.....

❑ **CD ROM: 229 F**
❑ **CD AUDIO: 139 F**
❑ **Port: 20 F**
❑ **Total : .....F**

Joignez votre règlement par chèque bancaire ou postal à l'ordre des EDITIONS DU PEKINOIS.



le « MiG-19 », alias « Super-MiG » est extrapolé du MiG-9. Il est aussi biréacteur et son fuselage est légèrement triangulaire; vu de profil, il n'est pas sans rappeler le MiG-9, mais grandement amélioré au point de vue de l'aérodynamisme. Au F-86, il emprunte le nez-radar à la « Sabre-Dog ». En outre, on constate que ses deux réacteurs placés côte à côte devaient être assez petits, car son fuselage n'est pas plus volumineux que celui du MiG-15 monoréacteur. Donc, il devait se contenter du même type de propulseur que le MiG-9 !

De son côté, la maison Aurora y alla également de son « *Russian MiG* », mais avec une envergure de 232 mm et présentant des différences sensibles, bien que d'un dessin à première vue assez semblable à celui de Lindberg. L'avion d'Aurora est plus compact et, surtout, l'empennage est en « T » au lieu d'être en croix.

En fait, la maquette Aurora, que je n'ai jamais eue en mains (peut-être un lecteur...?), hormis le radar du nez, semble être une reproduction de l'avion représenté en photo dans le numéro hors série de *Sciences et Vie* « Aviation 1953 » et légendée : *Le MiG-19 soviétique.* Cette photo a été publiée également dans le livre *L'Aviation Nouvelle* de chez Larousse, en 1957.

L'appareil semble monoréacteur et n'a pas de radar de nez. Un autre MiG-19, en quelque sorte...

Cela fait maintenant entre quinze et vingt ans que la marque Aurora a disparu, quant au « *Russian MiG-19* » de Lindberg, il n'est plus au catalogue depuis la première cessastion d'activité du fabricant, en 1966. Cependant, l'histoire de cet avion « virtuel » ne serait pas complète sans l'anecdote qui suit.

Quand, vers 1963, l'URSS décida d'entrer dans le monde des maquettes d'avions en platique, elle choisit pour ce faire une réplique de ce fameux... « *Super-MiG* », en copiant la maquette Lindberg (ou peut-être en achetant les moules). Bien évidemment, le nom de Mikoyan ne fut plus associé à cette production, qui se retrouva dénommée « un avion » (difficile d'être plus exact !) par la Compagnie Commerciale d'État à l'usine moscovite de jouets en métal et en platique.

Aux dires de certains experts en maquettisme, ce modèle fut largement distribué dans la plupart des pays de l'Est et beaucoup crurent à une reproduction du chasseur tout-temps Lavotchkin La-160 de 1947 ou du Soukhoi Su-15 de 1948, avec lesquels il n'avait qu'une vague ressemblance (le Su-15 était beaucoup plus grand et volumineux).

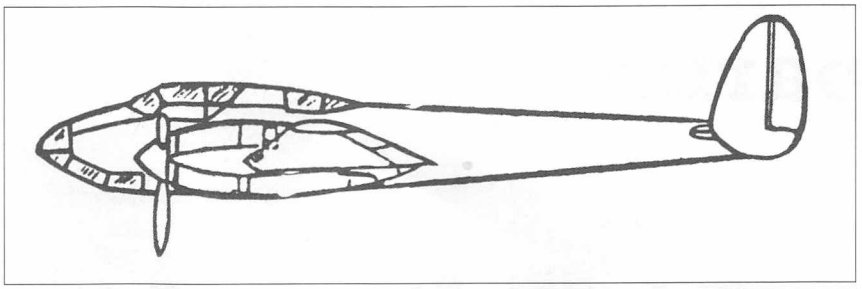
Les Britanniques, qui sont gens sérieux même en maquettisme, accueillirent la « roublardise » avec cet humour qui les caractérise tant, en décrétant cette maquette russe « *la pire jamais produite à ce jour* » et concluant leur critique dans *Flying Review* de mars 1964 de la manière suivante :

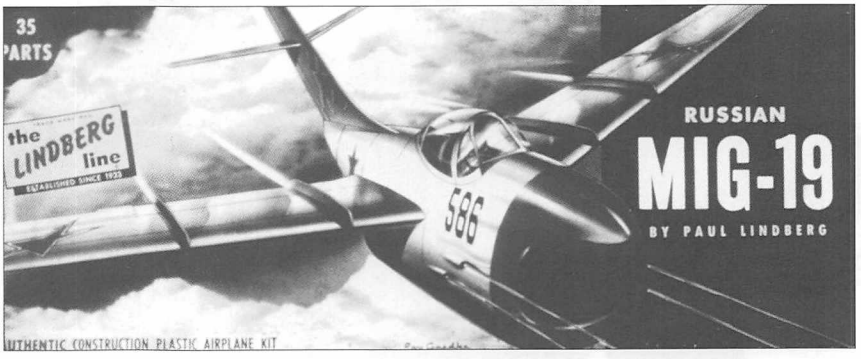
« *Moulée dans un plastique virtuellement transparent, avec un léger mélange de poudre d'argent, la maquette paraîtrait certainement tout à fait étherée avec une ampoule électrique à l'intérieur du fuselage et ferait une décoration idéale pour le sommet d'un arbre de Noël. Après tout, le* Super-MiG *doit à l'imagination autant que lui doit cet enchantement traditionnel* ».

L'histoire, et aussi celle du maquettisme, étant un éternel recommencement, on vit renaître le même phénomène en 1987 avec les avions furtifs. Les maisons Monogram et Italeri nous gratifièrent chacune de leur Lockheed F-19 (à l'échelle 1/72ème pour la première et 1/48ème pour la seconde), basé sur des rumeurs et des impressions d'artistes. Mais, là où Italeri a fait fort, comme on dit, c'est en nous livrant le pendant soviétique du *stealth* américain sous les traits du MiG-37 *Ferret* !

En conclusion, l'impartialité nous oblige à dire que ce type de falsification, volontaire ou non, n'est pas un fait uniquement lié au maquettisme. En juillet 1942, la très sérieuse *Air Technical Intelligence Unit* de l'USAAF,

dirigée par Frank McCoy, avait publié un recueil de silhouettes d'avions japonais, dont certaines avaient été tirées d'un concours de dessin pour enfants organisé par une revue nippone ! McCoy avait même donné son prénom, Frank, à l'un de ces « projets »; dès qu'il s'aperçut de sa bévue, il s'empressa de l'attribuer au nouveau Nakajima Ki.84 et rebaptisa l'avion de papier Harry...





NOTE

(1) Il existe une carte à tirette (Docavia, 1955), utilisée par l'armée de l'Air à des fins d'identification, qui répertorie ce fameux MiG-19, avec une envergure de 10,20 m, une longueur de 11,30 m et deux réacteurs M004H de 1800 kgp chacun.

En haut :
Quand « Harry » rencontre « Sally » ou l'histoire d'un avion japonais qui n'a jamais existé que dans l'esprit d'un écolier...

Ci-dessus :
Le « *Russian MiG-19* » de Lindberg.

Au milieu :
La maquette Lindberg montée par l'auteur.

Ci-contre :
Le « *Russian MiG* » inscrit au catalogue Aurora. Variation sur un thème.

L'avion qui parlait

J. MUTIN

Ci-dessus et en haut de la page suivante : le *Voice*, photographié en décembre 1952, peu après son arrivée. Sur le côté droit, le slogan se traduisait par « *V.M. terre brûlée* ». On note le mélange des marques de nationalité françaises et vietnamiennes. Sur la photo ci-dessus, on distingue nettement le début de ce qui semble être une immatriculation civile (« F- »). Impossible, cependant de déterminer la lettre (ou le chiffre) peint sur l'intrados gauche. (ECPA)

SI AU SEIN DE l'armée de l'Air, il existe un avion mystérieux, c'est bien celui qui a été surnommé « l'avion haut-parleur ». Prêté par les Américains pour des missions de guerre psychologique en Indochine, il n'apparaît sur aucun état officiel. Sur les rares photos que l'on en connaît, il porte à la fois les cocardes militaires et ce qui semble être une immatriculation civile ! Autre aspect étonnant, il servira surtout à des... lancers de tracts. Il disparaît comme il est arrivé, en ne laissant que peu de traces.

Pendant neuf ans, l'aviation de transport est la « bonne à tout faire » des forces françaises en Indochine. Outre l'appui transport, son métier, elle effectue diverses missions, notamment de bombardement, de reconnaissance à vue et photographique et participe aussi à la guerre psychologique. Ses avions sont en effet utilisés pour la diffusion de la propagande aussi bien écrite que parlée sur les territoires occupés par le Viêt-minh.

Les organismes de la guerre « psy » (GP) n'apparaissent seulement en Indochine qu'à partir du 1er janvier 1953, avec la création de bureaux spécialisés à l'EMIFT (état-major interarmé des forces terrestres) à Saïgon et au niveau des territoires (Nord, Centre et Sud Viêt Nam) et des forces des états associés. Les missions de GP, très complexes sur le théâtre d'opérations, face aux actions d'un adversaire largement soutenu par les pays communistes, sont d'attaquer le moral du Viêt-minh tout en protégeant celui des forces de l'Union française.

UN MYSTÉRIEUX C-47

Forts de leur expérience en Corée, les États-Unis encouragent et aident la GP en Indochine. En particulier, ils mettent à la disposition des forces de l'Union française un C-47 équipé pour la diffusion de la propagande parlée. C'est le C-47A-30-DK, c/n 13781/25226, *serial* 43-47965.Cet appareil reste mystérieux. La littérature spécialisée, abondante sur les C-47 et DC-3, ne fournit que très peu de renseignements sur cet avion.

Il a servi en Corée, où il était connu sous le surnom de « *The Voice* ». Il a été ensuite expérimenté par les Britanniques en Malaisie. Il arrive à Hanoï en décembre 1952. Pour l'armée de l'Air, c'est le C-47 n° 965 et pour les bureaux de GP, « l'avion haut-parleur ».

Outre ses équipements spéciaux, l'appareil ne manque pas de surprendre : tout aluminium, avec le dessous peint en noir, des marques de nationalité françaises et... vietnamiennes, la lettre « Z » dans un cercle blanc sur la dérive... Sur les flancs, sous les ailes et le fuselage sont peints des slogans en vietnamien.

Plus étrange encore, s'il porte des cocardes françaises sous les ailes, on voit nettement un « F » suivi d'un trait d'union, qui pourrait être le début d'une immatriculation civile française. Par la suite, en 1953, il sera repeint d'une manière moins voyante, les slogans effacés, avec les marques de nationalité vietnamiennes réglementaires.

ÉQUIPEMENTS ET EMPLOI

L'installation, réalisée par les services de l'US Air Force, comporte :

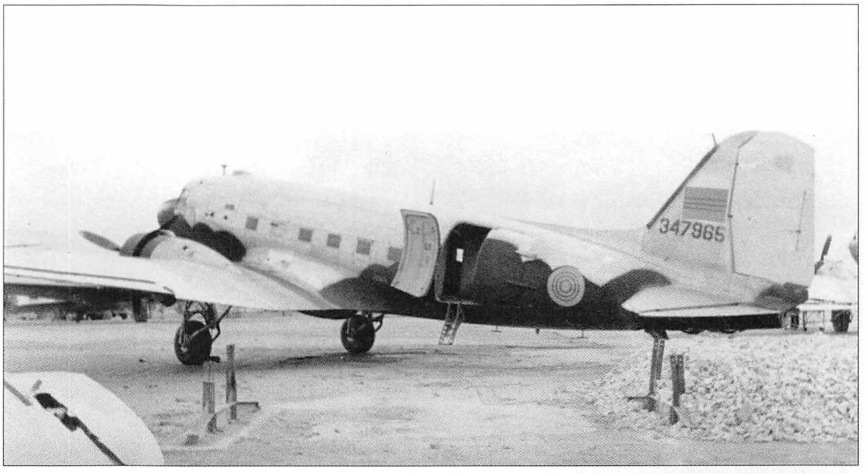
- un amplificateur basse fréquence de forte puissance (8 kW), alimentant une batterie de hauts-parleurs montés dans un conteneur plaqué sous le fuselage;
- un microphone et des magnétophones utilisés pour la diffusion des messages;
- un groupe électrogène pour fournir l'énergie électrique nécessaire à l'installation.

Toutefois, l'utilisation de ces moyens reste délicate. L'ampli chauffe en raison de la température ambiante et d'une ventilation insuffisante. De ce fait, il ne peut être mis en service que par périodes de 20 minutes, séparées par un repos de 10 minutes. L'emploi du micro est malaisé compte-tenu du bruit qui règne à l'intérieur de l'avion et des vibrations; il n'est rentable que pour des émissions d'opportunité : survol de rassemblements, de convois, par exemple.

Le recours au magnétophone est de règle. Il permet l'enregistrement des slogans en studio et leur répétition automatique sans perturbation pendant le vol.

Pour assurer une bonne réception au sol, le C-47 doit voler à vitesse réduite (160 à 180 km/h) et à altitude constante (environ 1 000 m au-dessus du sol). Les slogans sont audibles au sol pendant 30 à 40 secondes en ligne droite dans une bande de 2 x 2 km. Cependant les meilleurs résultats sont obtenus en virage, avec un rayon de 1 500 mètres, ce qui permet de couvrir une surface de 12 km≈ environ. De telles conditions interdisent le survol des territoires Viêt-minh et défendus par une DCA efficace.

Les missions sont décidées par les bureaux de GP, généralement celui du Nord Viêt Nam pendant les hostilités. Le bureau GP fournit les deux personnels chargés de la mise en service de l'équipement de diffusion et, éventuellement, du largage des tracts. En effet, les missions de propagande parlée sont le plus souvent accompagnées de largage de tracts (l'avion pouvant emporter jusqu'à 600 kg de tracts).

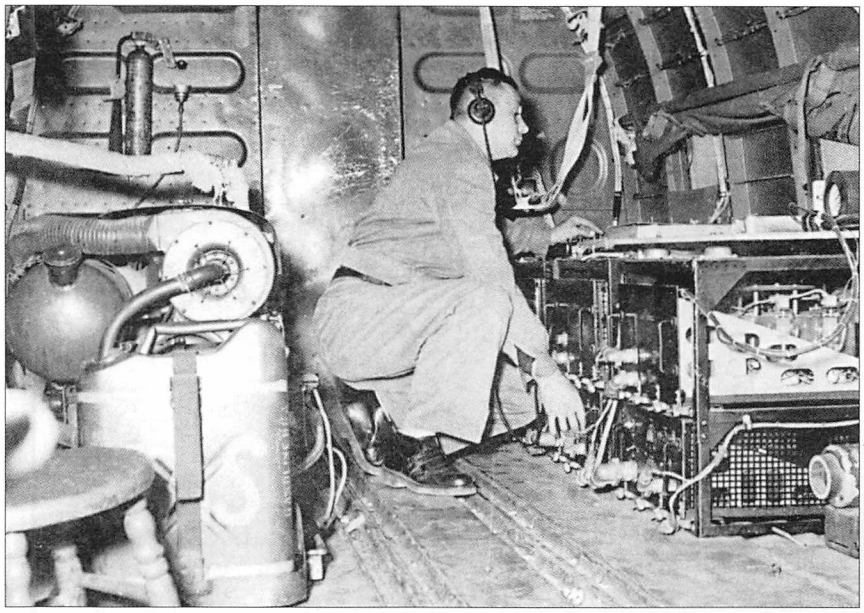


L'avion « haut-parleur » repeint aux couleurs vietnamiennes, à Bach-Maï (Tonkin), en mars 1954. Il a conservé sa livrée, mais les slogans ont été effacés. En revanche, on peut encore lire « USAF » sur l'intrados gauche.
(Photo J. Mutin)

MISE EN ŒUVRE ET BILAN

Le « 965 » n'apparaît pas sur les contrôles des groupes de transport servant en Indochine. Il est cependant mis en

L'AVION « HAUT-PARLEUR »



Ci-dessus :
l'intérieur de l'avion « haut-parleur », avec sa batterie d'équipements spéciaux qui se révélèrent trop fragiles pour le climat indochinois.

À droite :
quelques tracts lancés par le *Voice*. La propagande de l'époque mettait en avant la différence de traitement des populations, selon qu'elles fussent en territoire contrôlé par le Viêt-minh ou par l'Union française.
(C. Acquarone)

Ci-dessous :
le conteneur équipé de 48 haut-parleurs, plaqué sous le ventre du C-47.
On aperçoit la cocarde française peinte à un emplacement inhabituel.
(ECPA)

œuvre par le GT 2/62 *Franche-Comté* et le 2/63 *Sénégal* au Nord Viêt Nam avant le cessez-le-feu, puis, entre août et novembre 1954, par le GT 1/64 *Béarn*.
Il reçoit l'indicatif F-RBIA en 1953 et F-RBIB en 1954. Son sort après fin 1954 demeure inconnu.
Il n'a pas été possible de retrouver le nombre de missions GP effectuées par le « 965 ». Il semble toutefois qu'elles ont surtout consisté en des lancers de tracts, ainsi qu'on peut les retrouver sur les carnets de vol des équipages des groupes de transport.
Les résultats obtenus par la GP en Indochine sont difficiles à apprécier, notamment en ce qui concerne son action sur les forces du Viêt-minh et sur la population des zones qu'elles contrôlaient. Les émissions de propagande parlée du « 965» semblent n'avoir eu quelque efficacité que sur les populations primitives du Nord Laos et du Haut Tonkin. Quant aux équipages de transport, ils n'appréciaient guère ces missions GP, surtout celles de « propagande parlée ». C'est sans doute un tel bilan qui explique que l'armée française n'a plus utilisé d'avion « haut-parleur » par la suite, notamment en Afrique du Nord.

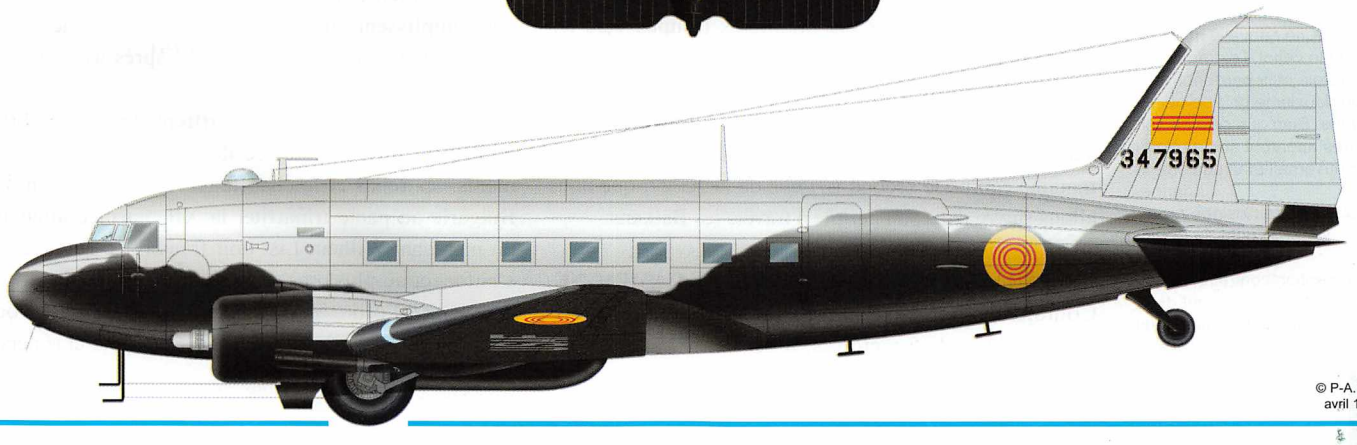
En mission sur le *India Bravo*

Le 3 juillet 1954, à Gia Lam où est stationné le GT 2/63 *Sénégal*, à bord du Dakota IB 965 équipé pour la guerre dite « psychologique » et piloté par le sous-lieutenant Chevillard, nous décollons pour une « mission tracts » à destination de la région du delta du fleuve Rouge.
Outre l'équipage, du personnel de l'armée de Terre, officiers et hommes de troupe, s'occupera du lancement des tracts sur les points convenus. Ces tracts, empilés dans des sacs, sont jetés manuellement par la porte arrière de l'appareil, bloquée pleine ouverture.
Nous quadrillons le delta à basse altitude et les tracts pleuvent sur les diverses agglomérations, où, comme c'est souvent le cas, la population s'est volatilisée comme par enchantement.
Nous terminons notre circuit par Haïphong et nous mettons le cap sur Hanoï, en volant à une altitude telle que nous frôlons les toits des habitations. Alors que nous passons la banlieue ouest de la ville, nous percevons le bruit caractéristique d'un projectile qui percute le *India Bravo*. Aussiôt, je fais les contrôles qui s'imposent pour m'assurer que les parties vitales de l'appareil ne sont pas endommagées. Comme tout semble en ordre, nous poursuivons notre route.
Après une heure et dix minutes de vol, au parking, nous découvrons l'impact du projectile qui se situe à proximité immédiate du réservoir auxiliaire d'essence. D'après les experts en la matière, nous avons récolté une balle de fusil. Oui, nous étions vraiment à basse altitude ! Pas de dégât, le IB 965 reste disponible.

Adjudant Camille Acquarone
Mécanicien navigant au GT 2/63 *Sénégal*

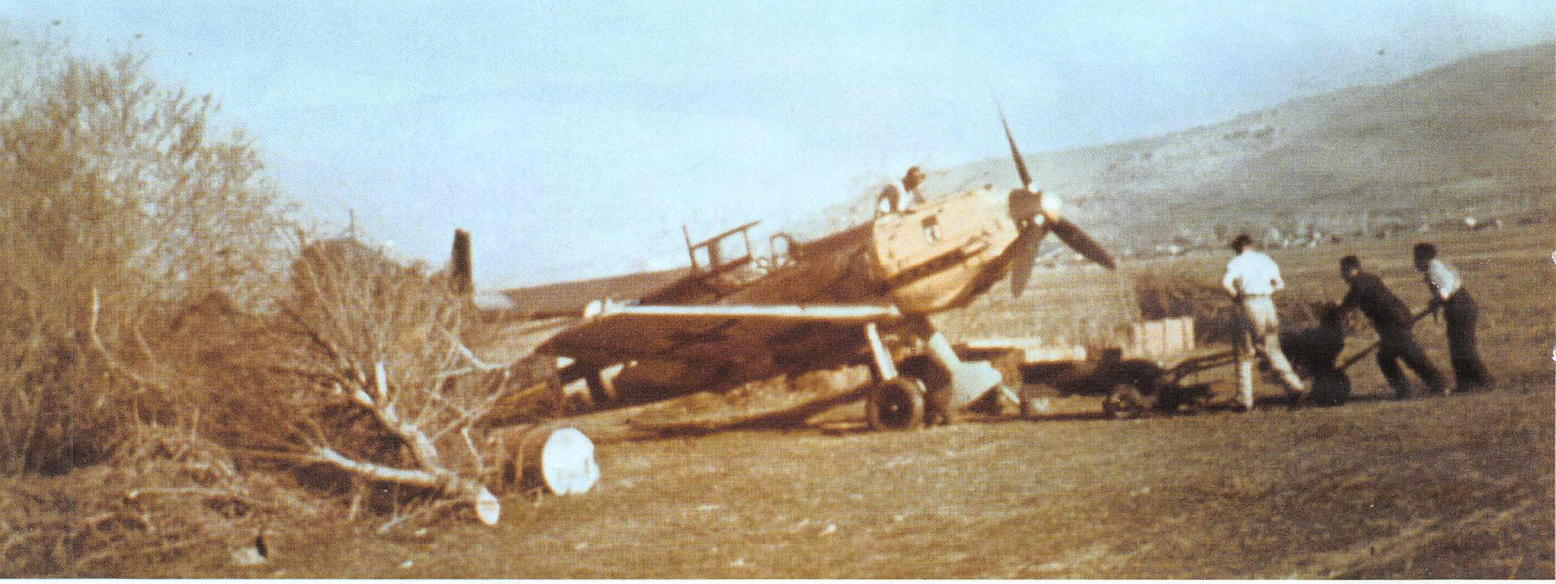
La mission peut sembler banale, pourtant il convient de tenir compte des conditions dans lesquelles elle s'est déroulée. Elle a duré trois heures, dans la chaleur ambiante, avec la tension nerveuse pendant le survol du territoire viêt-minh. C'est pendant le retour sur Gia Lam, dans le couloir Haïphong - Hanoï, où la DCA du Viêt-minh est pratiquement absente, que le C-47 est atteint, heureusement sans gravité.
Les « missions tracts » ne se déroulent pas toujours aussi bien. Lors de celle effectuée le 11 décembre 1953 sur la région de Vinh, le C-47 n° 545 « YA » du GT 2/62 est atteint par huit balles de 12,7 mm. « *Il faut dire que volant à 1 000 pieds (300 m/sol), ça fait du bruit !* », écrit l'adjudant Acquarone. Malgré des dégats au moteur gauche et une importante fuite d'huile, la mission fut poursuivie et l'avion rentra à bon port.

La vue en plan n'est pas à la même échelle.
N'ont été reportées que les marques identifiées.



© P-A. Tilley
avril 1999

Balkenkreuze sur les Balkans



BERTRAND HUGOT
AVEC LA PARTICIPATION « COULEUR » DE
JEAN-FRANÇOIS OLLER

This Bf 109E-4/B of 6./JG 27 is being loaded with a SC 250 bomb for a new mission. The spinner tip, the cowling and the second group horizontal bar were yellow, as was the rudder.

Ce Bf 109E-4/B de la 6./JG 27 est en train d'être armé d'une bombe SC 250 en prévision d'une nouvelle mission. On note le capot, l'extrémité de la casserole et la barre horizontale du deuxième groupe peints en jaune. Bien que cela ne soit pas très apparent sur la photo, le gouvernail était également jaune. L'appareil porte l'insigne représentant l'ours de Berlin.

(Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de J-F. Oller, tous droits réservés)

Automne 1940. Suite à l'ajournement de l'invasion de l'Angleterre, Hitler décide de se retourner contre la Russie. Pour le déclenchement de l'opération « Barbarossa » prévue au printemps 1941, il lui faut mettre la main sur la partie du sud est de l'Europe pour des raisons stratégiques : protéger le flanc droit de l'armée allemande, s'assurer le contrôle des champs pétrolifères roumains et avoir une nouvelle porte sur le bassin méditerranéen. La Hongrie et la Roumanie adhèrent au pacte en novembre 1940; la Bulgarie signe à son tour en mars 1941. Reste à régler le problème de la Yougoslavie et de la Grèce.

Sous la contrainte, le gouvernement de Belgrade adhère le 25 mars 1941, mais deux jours plus tard, un coup d'état renverse le pouvoir : la guerre plutôt que le pacte. C'en est trop pour Berlin et Hitler signe la *Kriegsweisung* Nr. 25 (directive de guerre n° 25) : destruction de la Yougoslavie.

Le cas de la Grèce est différent : l'attaque inconsidérée de l'Italie de Mussolini, le 28 octobre 1940, oblige les Allemands à entrer en conflit avec les Grecs, vu l'humiliation que ceux-ci infligent aux Italiens. La *Kriegsweisung* Nr.20 prescrit, dès la venue du beau temps, d'occuper le nord-est de l'Egée et, si nécessaire, la Grèce entière.

Dans cette perspective, l'armée allemande commence à déplacer début janvier ses premières troupes vers les alliés du sud-est de l'Europe. Le territoire roumain permet de stationner une partie du VIII. *Fliegerkorps* du *Generalmajor Freiherr* von Richtofen, lui-même dépendant de la *Luftflotte* 4. Parmi les 121 chasseurs, une quarantaine équipe le second *Gruppe* de la JG 27, que nous allons suivre dans son périple à travers les Balkans.

PRÉPARATIFS POUR UNE NOUVELLE CAMPAGNE

Commandé par le *Hauptmann* Wolfgang Lippert, alors titulaire de 5 victoires, le II./JG 27 est composé de trois *Staffeln* dirigées chacune par un *Staffelkapitän* : l'*Oberleutnant* Gustav Rödel (futur as aux 98 victoires), pour la quatrième escadrille, le *Hauptmann* Ernst Düllberg (1) pour la cinquième et le *Hauptmann* Hans-Joachim Gerlach pour la sixième. Chacun des avions possède des marques propres au *Gruppe* : l'ours de Berlin de chaque coté du capot moteur et une barre horizontale jaune derrière la croix de fuselage.

Début janvier les préparatifs vont bon train pour un prochain départ vers l'Europe centrale à la base de Detmold (est de Bielefeld); le personnel peut remarquer la présence d'un appareil étrange d'origine soviétique et ne se doutent pas qu'ils le combattront six mois plus tard pendant « Barbarossa ». Il s'agit d'un Toupolev SB-2 M100A, appareil récupéré à l'aviation tchécoslovaque suite à l'*Anschluss* du 13 mars 1939. La Luftwaffe utilise ce bimoteur comme avion de liaison ou comme remorqueur de cibles au sein des « *Fliegerzielstaffeln* ».

Par petits détachements, le second *Gruppe* quitte l'Allemagne à partir du 7 janvier 1941 et s'enfonce dans le rigoureux hiver européen. Les mille huit cents kilomètres pour rejoindre Hermannstadt (Roumanie) se font en train dans des wagons peu confortables, les deux cents cinquante kilomètres jusqu'à Bucarest-Baenasa s'accomplissent en camions. Les pilotes et les avions rejoignent Bucarest le 29 janvier 1941, après avoir fait une longue escale à Vienne. La ville est recouverte de neige et la plupart des hommes souffrent de ces conditions atmosphériques. Il faut se débrouiller pour les logements, les repas et le chauffage. Avec l'adhésion de la Bulgarie au pacte tripartite, la XII[eme] armée allemande du maréchal Wilhem List doit franchir le Danube pour s'enfoncer au plus près de la frontière grecque.

À la JG 27, l'ordre est donné de se déplacer au sud-ouest de Sofia sur l'aérodrome de Vrba. Cette fois-ci le person-

Vue d'ambiance du terrain de Tatoi, dans la banlieue d'Athènes.
Celui-ci accueillait plus particulièrement les gros porteurs (Ju 52/3m, He 111, Ju 88A...), tandis que les chasseurs étaient plutôt concentrés à Eleusis.
La plupart de ces appareils portent les capots et le gouvernail peints en jaune, une signalétique que les Allemands imposeront aux avions français en transit pour le Levant un mois plus tard.

A general view of Tatoi airdrome, near Athens, which was mostly used by «heavies» (Ju 52s, He 111s...). Most of these aircraft had their cowlings and rudder painted yellow, a recognition marking that would be imposed by the Germans to the French planes flying to and from Syria one month later.

nel au sol rejoint sa nouvelle base en Junkers 52. Le II. *Gruppe* partage la base avec le III. *Gruppe* pendant une dizaine de jours, avant que celui-ci parte vers le terrain de Belica. Autant la saison froide est dure dans les Balkans autant le printemps arrive vite. Il fait vite bon et l'ensemble du personnel oublie les rigueurs de l'hiver roumain.

La menace armée qui s'accentue oblige les Britanniques à débarquer hommes et matériel. À la veille du déclenchement de la campagne, la RAF aligne deux *Squadrons* de Hurricane (33 et 80), un de Gladiator (112), cinq de Blenheim (11, 30, 84, 113 et 211) et un de Wellington (37), ainsi qu'un petit nombre de Sunderland de reconnaissance du 230 *Squadron*. Le 208 *Squadron* est équipé également d'une flotte mixte de Lysander et de Hurricane. La Fleet Air Arm est composée du 805 et 815 *Squadrons*, équipés de Fulmar, Sea Gladiator et Swordfish.

De son côté l'EVA (2) dispose d'avions assez faibles (Gladiator, PZL P.24, Bloch MB 151, Potez 63, Blenheim, Battle, Do 22 G, Anson Fairey III..). Le putsch de Yougoslavie modifie la situation dans les Balkans et près de 600 appareils supplémentaires sont rappelés de France, d'Afrique, de Sicile et du nord-ouest de l'Allemagne pour être stationnés en Roumanie, Autriche, Hongrie et Bulgarie. La *Luftflotte* 4, une partie du X. *Fliegerkorps*, l'ensemble du VIII. *Fliegerkorps* et 660 avions italiens constituent une force impressionnante en attendant l'assaut conjugué sur la Yougoslavie et la Grèce.

Le moral des soldats de la Luftwaffe s'améliore. Le soleil réchauffe les cœurs et la détente se fait dans la musique et le schnaps. Début avril 1941, la plupart des avions se retrouvent le nez cerclé de peinture jaune (RLM 04), moyen de reconnaissance rapide, car de nombreux aviateurs yougoslaves et grecs pilotent des avions d'origine allemande (Do17, Bf 109, Bf 108, Fi 156..).

Au II./JG 27 des appareils sont équipés de lance-bombes ETC 250 accrochés sous le fuselage pour recevoir quatre bombes de 50 kilos ou une de 250. Le vecteur « chasseur + bombes » avait été essayé à la 6./JG 27, le 2 novembre 1940, sur des cibles dans la banlieue londonienne. Ainsi armés, les chasseurs devenaient des Bf 109E-4/B ou E-7/B.

MISSIONS SUR LA GRÈCE

6 avril 1941.Le jour se lève à peine quand les 109 décollent de leurs étroits aérodromes en direction de la Macédoine et de la Serbie. Ils vont harceler les forts de la ligne Metaxas en Grèce et différents objectifs en Yougoslavie. Les jours suivants, la luftwaffe apporte son soutien en groupant ses attaques en des points précis, facilitant ainsi les opérations terrestres. Le XL. *Armee Korps* franchit la frontière gréco-yougoslave le 10 avril et prend à revers la ligne de défense sur l'Aliakmon. La ville de Bitolj est désormais sous le contrôle des allemands, ce qui permet à la JG 27 de se trouver plus près du front. L'acheminement du personnel sur le nouvel aérodrome est difficile à cause du mauvais temps, des routes étroites et de l'attaque des Blenheim.

Dans l'après midi du 13 avril, dimanche de Pâques, la 6./JG 27 enregistre un de ses plus beaux succès quand trois Bf 109 descendent six Blenheim du N° 211 *Squadron*. Ceux-ci sont partis après 15 heures de leur base de Paramythia pour attaquer des concentrations de troupes et de véhicules du XL. *Korps* motorisé dans la région de Florine. Le *Hauptmann* Gerlach, l'*Unteroffizier* Gromotka et le *Feldwebel* Krenz décollent de Bitolj (Yougoslavie) et interceptent à 16 heures près du lac de Prespa la demi-douzaine d'avions. Ceux-ci

Photographiés probablement en Russie pendant l'hiver 1941, à gauche, le *Hauptmann* Wolfgang Lippert et, à droite, le *Leutnant* Ernst Börngen. Celui-ci sera le premier soldat allemand à pénétrer dans Athènes. Lippert sera abattu et fait prisonnier en novembre 1941. (Collection J-L. Roba)

On the left, Hauptmann Wolfgang Lippert and on the right, Leutnant Ernst Börngen, probably in Russia during the 1941 Winter. The former will be the first German soldier to march into Athens. Lippert will be shot down and made POW in November 1941.

volent en deux « V » séparés et, étant donné qu'il n'y a pas d'escorte, les pilotes des 109 réussissent leur coups au but.

Gerlach descend le Blenheim L8449; le pilote, le *Flying Officer* A.C. Godfrey, parvient à se parachuter, mais les deux membres d'équipage s'écrasent avec l'avion près du village de Karin. Pendant ce temps, le L8604 du *Flying Officer* C.E.V. Thompson est abattu par Gromotka et le L1539 descendu par Krenz; son pilote le *Flight Sergeant* A.G. James saute en parachute. Il n'y aura pas d'autres survivants; les L4819, L1434 et L8478 du A *Flight* (3) sont également abattu par les Allemands. Ce qu'ignorent les vainqueurs, c'est que parmi les victimes se trouvent le *Wing Commander* « Paddy » Cootee et son adjoint, le *Squadron Leader* Cryer, observateur de l'état-major du *Western Wing* venu surveiller l'avance de l'armée allemande. Les deux seuls survivants, James et Godfrey seront de nouveau abattus deux jours plus tard lors d'un transfert en Lysander du 208 *Squadron*, entre Larissa et Athènes par des 109 du I.(J)/LG 2. James sera tué et Godfrey sérieusement blessé aux jambes.

Le lendemain matin 14 avril, la 6./JG 27 perd son *Staffelkäpitan*, le *Hauptmann* Gerlach, vraisemblablement touché par l'artillerie antiaérienne lors d'une attaque à basse altitude. Il finira la guerre comme prisonnier de guerre. C'est désormais l'*Oberleutnant* Stossner qui assure le commandement. L'après-midi, l'*Unteroffizier* Gromotka revendique une nouvelle victoire : un Gladiator abattu au sud de Florine.

Très tôt dans la matinée du 15 avril, une vingtaine de Bf 109 escorte les bombardiers chargés d'attaquer l'aérodrome de Kalambaka où sont stationnés divers chasseurs grecs. Apres avoir décollé sur alerte, les pilotes de l'EVA atteignent les Ju 88, mais l'escorte de Bf 109 les surprend. L'*Oberleutnant* Rödel abat sa première victime. Il s'agit du capitaine Georges Mokkas sur Bloch 151. Quelques minutes plus tard, un Gloster Gladiator est atteint par les MG FF et les MG 17 de l'*Oberfeldwebel* Schutz, tandis que Rödel revendique un PZL; un autre Gladiator est descendu par le *Leunant* Ernst Börngen. Quinze minutes après le début du combat, l'*Oberleutnant* Wilhem Wiesinger, pour sa neuvième victoire, descend un PZL et Rödel ajoute un troisième avion à son tableau de chasse. Un peu plus tard, des 109 du II./JG 27 attaquent la base de Niamata, « home » du N° 113 *Squadron*. Il ne restera plus que des carcasses fumantes, témoins de l'efficacité de l'attaque. D'autres assauts continueront durant la journée et le *Squadron* entier cessera d'exister en tant qu'unité opérationnelle.

UN FRANÇAIS LIBRE

Ecrasée par la puissance de l'axe, la Yougoslavie capitule le 17 avril. Les Allemands s'enfoncent en Grèce, cette avancée étant facilité par le repli des Britanniques et des Grecs. Le JG 27 reçoit une nouvelle affectation, le terrain de Ptolemais, ou règne une activité intense : Ju 87, Do 17, Ju 52 et Bf 109 y sont rassemblés.

Dans l'espace aérien de Pmokos en Thessalie, le 19 avril, le II./JG 27 escorte des *Stuka* avant que des Hurricane du N° 80 *Squadron* ne les surprennent; deux avions anglais sont revendiqués par l'*Unteroffizier* Heidel et l'*Oberleutnant* Wiesinger. Peu de temps après Wiesinger sera touché par la DCA lors d'une attaque au sol et fait prisonnier.

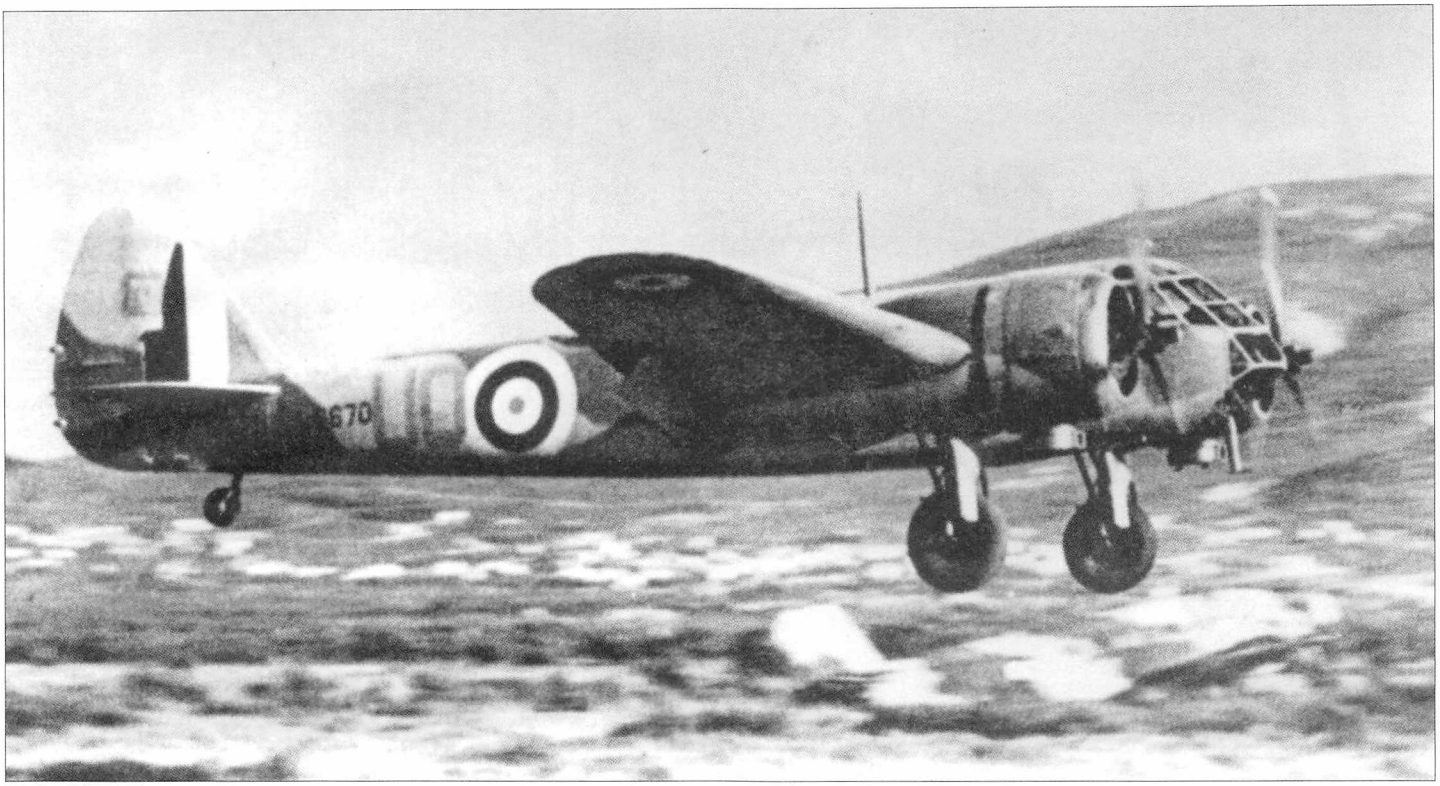
Parmi les pilotes de Hurricane se trouve le français Pierre Winterstorff (4). Celui-ci raconte :

« Avec cinq de mes camarades des Squadrons 80 et 33, nous avons attaqué un grand nombre de chasseurs et de bombardiers en piqué; nous avons été abattus tous les six, quatre étant tués tandis que le dernier Anglais et moi étions blessés. J'ai sauté en parachute de mon Hurricane, le V7998, de plus de 18 000 pieds; en approchant du sol, les Grecs me prenant pour un parachutiste allemand, ont ouvert le feu. Blessé d'une balle incendiaire dans le pied, j'ai quitté la Grèce en Sunderland vers la Crète puis ai été hospitalisé en Egypte. Six semaines plus tard, je rejoignais mon escadrille pour les combats en Libye. »

LA GRANDE BAGARRE DU 20 AVRIL

Le 20 avril, les avions atterrirent à Larissa, aérodrome délaissé par les Hurricane du N° 33 *Squadron*. Le *Major* Wolfgang Schellmann, *Kommodore* de la JG 27, descend un Hurricane du N° 80 *Squadron* près de Tanagra. Le pilote, le *Pilot Officer* Still sera tué à bord du V7748. L'après-midi, les 109 du second et troisième *Gruppen* attaquent à faible altitude la base d'Eleusis. L'*Oberleutnant* Wasserzier de la 7./JG 27 heurte le sol et se tue. Touché par l'artillerie antiaérienne, l'*Oberfeldwebel* Rockel se pose en catastrophe à bord du 109 Wk.Nr. 4952. Il s'en faudra de peu que les Grecs ne l'achèvent sur place. L'antenne médicale de la RAF lui donnera les premiers soins avant de l'emmener dans un hôpital d'Athènes. Il retrouvera l'escadre une semaine plus tard, souffrant toujours de commotion cérébrale.

Lors d'un combat entre Hurricane, Bf 109 et Bf 110, l'*Oberleutnant* Rödel revendique trois victoires en moins de dix minutes et l'*Oberfeldwebel* Schulz une également. À la fin de la journée, la Luftwaffe comptabilise 15 victoires contre 11 pertes. La RAF perd ce jour-là son grand as Pattle, abattu par un Bf 110 du



Le Blenheim Mk.I L8670 du N° 211 *Squadron* est en train de se poser à Paramythia, terrain que l'unité occupait en début d'année 1941.
(Imperial War Museum)

II./ZG 26. Il était alors titulaire de 50 victoires environ.

BALADE DANS ATHÈNES

La Grèce est au bord de l'effondrement. Le commandant de l'armée de Macédoine occidentale, négligeant son chef direct, entre en pourparlers avec l'ennemi et fait déposer les armes à seize divisions helléniques. Entretemps, le gouvernement d'Athènes et les Britanniques se mettent d'accord pour évacuer le corps expéditionnaire britannique.

Sur l'aérodrome de Larissa, les mécaniciens ont beaucoup de travail. Il faut ravitailler les nombreux avions et comme il n'y a pas assez de camions citernes, des fûts d'essence doivent être amenés aux avions; le plein est fait avec des pompes à main, le tout sous la canicule.

Les missions d'escortes continuent pour la JG 27. Le VIII. *Fliegerkorps* harcèle les ports et les bateaux ainsi que des cibles aux sol; au cours d'une de ces actions, l'*Unteroffizier* Rohlfs doit se parachuter. Le lendemain midi, l'*Oberleutnant* Wiesinger (5) revient à l'escadre après avoir été « l'hôte » de villageois grecs.

Dans la matinée du vendredi 25 avril, le *Hauptmann* Lippert, *Gruppenkommandeur* du II./JG 27 convoque le *Leutnant* Ernst Börngen (6) et le *Feldwebel* Trautmann dans un but bien précis : l'aérodrome d'Eleusis, situé à l'ouest d'Athènes sera la prochaine étape du groupe, mais auparavant, il faudra dégager la piste que les Anglais ont obstruée de véhicules divers juste avant leur retraite. Pour aller déblayer celle-ci, les deux hommes

Le Bf 109E-4/B du *Geschwader Adjutant* de la JG 27 à Gela. On note le chevron distinctif de la fonction et l'insigne de l'escadre. Il s'agit selon toute vraisemblance de l'appareil du *Hauptmann* Max Dobislav. À l'arrière-plan, des Bf 109E du I./JG 27 portant un camouflage de type « désert ».
Les pleins sont faits à la main; il ne manque que le petit coup sur le pare-brise ! (ECPA)

Le Bf 109E-7/B (Wk.Nr. 4187) de l'*Oberleutnant* Erbo *Graf* von Kageneck, *Staffelkapitän* de la 9./JG 27 à Gela, début mai 1941. L'appareil porte un « 5 » jaune sur un disque foncé (peu visible sur le cliché), ainsi que deux rangées de victoires sur le gouvernail. Les anneaux jaunes de la casserole remontent au temps de la 3./JG 1. (ECPA)

Oberleutnant Erbo Graf von Kageneck's Bf 109E-7/B (Wk.Nr.4187) at Larissa, late April or early May 1941. He was then 9./JG 27's leader. Noticeable are the yellow «5» on a dark disk on the engine cowling, two rows of victories on the rudder and the yellow rings around the spinner which trace back to the time of 3./JG 1.

embarquent dans un Junkers W34. Après une heure de vol sans avoir rencontré d'hostiles, Börngen pose non sans difficultés le monomoteur aux tôles ondulées. Il faut tout l'après-midi pour réequiper un tracteur de piste afin de remettre les lieux en état. À la tombée de la nuit, le travail terminé, Börngen et Trautmann décident de se rendre à Athènes. À pied, puis en moto, ils gagnent la capitale grecque et sont ainsi les premiers soldats à y pénétrer avant même l'avant-garde de la Heer ! Dans Athènes personne ne les remarque, car leur tenue est en tout point semblable à celle des facteurs grecs... Sur le chemin du retour à Eleusis, à bord d'un cabriolet Cadillac de la RAF, ils seront arrêtés par les premiers soldats des unités de reconnaissance de la 2. *Panzer Division*, à la grande stupéfaction de leurs camarades !

Depuis la veille au soir les Britanniques ont commencé leur rembarquement. Sans pratiquement aucune couverture aérienne, ils subissent des pertes sérieuses. Le II./JG 27 ne participe pas à l'attaque aéroportée sur l'isthme de Corinthe. Le 27 avril, le drapeau de l'Allemagne nazie flotte sur Athènes, et pour les Allemands, le temps des vacances est venu. Mais il sera de courte durée car le retour à Werneuchen (dans la banlieue de Berlin), le 11 mai, annonce une nouvelle campagne bien plus dramatique que celle des Balkans; cette fois, ce seront les armées soviétiques qu'il faudra combattre.

Principales sources :

Balkany 1941, AJ press 1996

Jagdeschwader 27 de Ring/Girbig, Motorbuch Verlag, 1979

Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-41 de Shores/Cull, Grub Street, 1987

Remerciements :

E. Börngen, G. Rödel, H.Trautmann (†), J-L. Roba, J-Y. Lorant, J. Charita, A. Stamatopoulos, G. Hugot, K. Kossler.

Previous page, top: A Blenheim Mk.I (L8670) of N°211 Squadron is about to land at Paramythia,early in 1941. April 13, 1941 was a «bloody Sunday» for this Squadron, which lost no less than six planes.

Previous page, bottom: The JG 27 Geschwader Adjutant's Bf 109E-4/B at Larissa. In the background, several Bf 109Es of I./JG 27 display a typical «desert» camouflage scheme.

NOTES

(1) Ernst Düllberg finira la guerre comme *Kommodore* à la JG 76 avec 50 victoires à son palmarès. Il est décédé en 1984.

(2) Elleniki Vassiliki Aeroporia – voir *Avions*, numéros 44 à 46

(3) Ces avions sont pilotés par les *Flying Officer* Herbert, *Flight Lieutenant* Buchanan et *Squadron Leader* Irvine.

(4) Le sergent-chef Wintersdorff s'est évadé de la prison de Rayack en novembre 1940, car il avait manifesté le désir de continuer la lutte. Il rejoindra le N°80 *Squadron* et servira tout au long de la guerre au sein de la RAF.

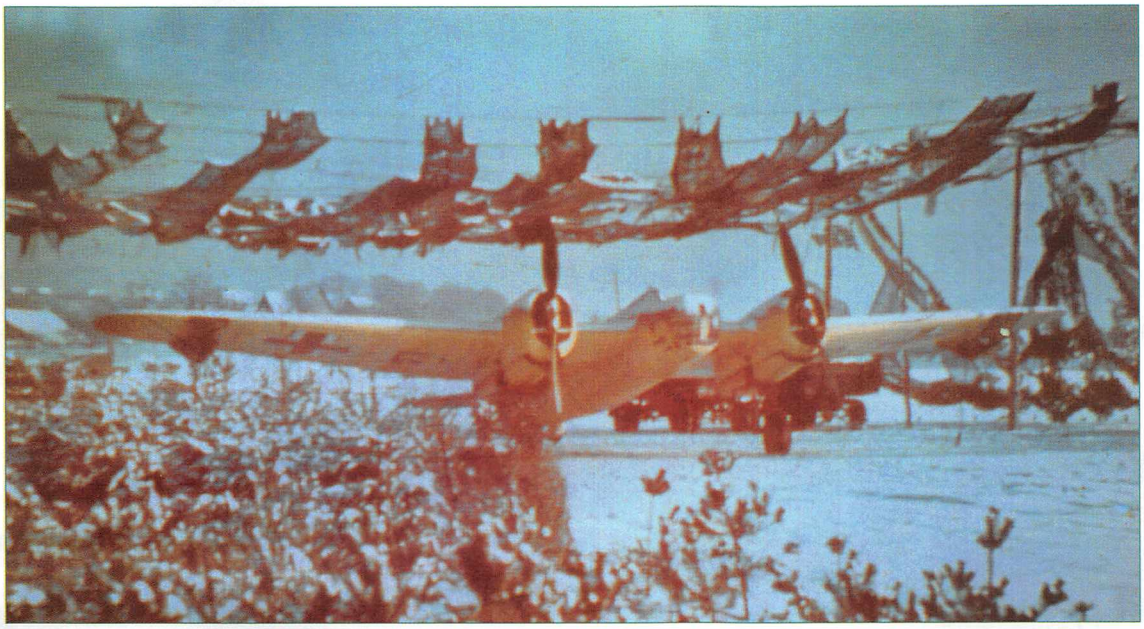
(5) Wiesinger n'aura plus cette chance car il sera tué peu de temps après le début de « Barbarossa ».

(6) Ernst Börngen sera blessé en mai 1944 alors qu'il est *Gruppenkommandeur* du I./JG 27; ses 45 victoires auront toutes été remportées avec la JG27.

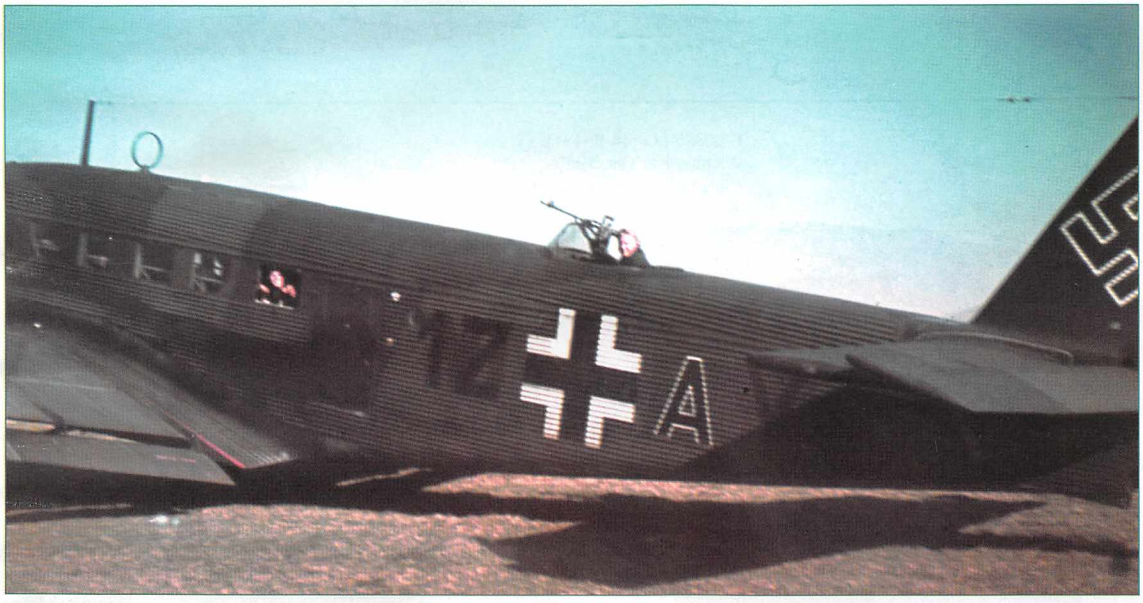
LES BASES DE LA JG 27
pendant l'opération « Marita »

Stab/JG 27	II. *Gruppe*	III. *Gruppe*
Detmold (A)	Detmold (A)	Diepholz (A)
Bucarest-Baneasa (R)	Wien-Schwechat (A)	Vechta (A)
Krumovo (B)	Bucarest-Baneasa (R)	Baneasa(R)
Belica (B)	Vrba (B)	Giulesti
Ptolemais (G)	Bitolj (G)	Vrba (B)
Larissa (G)	Ptolemais (G)	Belica (B)
Eleusis (G)	Larissa (G)	Bitolj (G)
	Eleusis (G)	Kozani (G)
		Larissa (G)
		Eleusis (G)

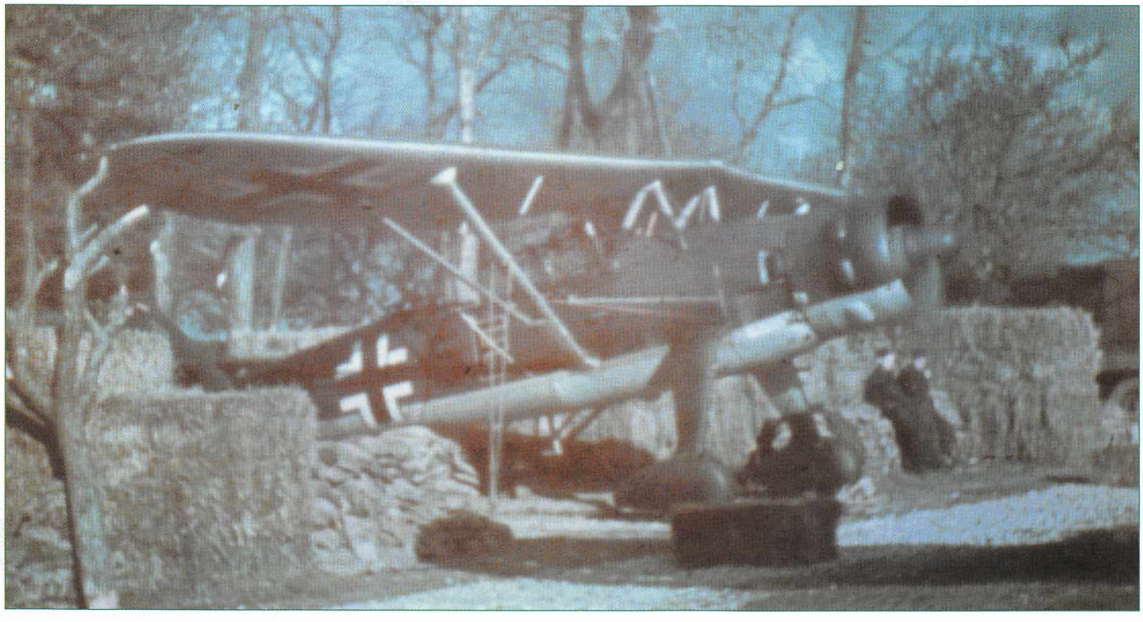
(A : Autriche, B : Bulgarie, G : Grèce, R : Roumanie)



Un Toupolev SB-2 M100A sous un filet de camouflage.
La Luftwaffe mit la main sur un certain nombre de ces appareils après l'annexion de la Tchécoslovaquie. Ce pays avait obtenu la cession d'une soixantaine de machines de l'URSS et en avait construit un peu plus de 110 sous licence, sous la dénomination de B71.
Les Allemands les utilisèrent pour l'entraînement et le remorquage de cibles.



Un Ju 52/3m immatriculé 1Z+AV, appartenant à la 11./KGr.zbV. 1.
Comme sur tous les avions engagés en Grèce et en Yougoslavie, les capots et le gouvernail avaient été peints en jaune, même si on ne les aperçoit pas sur ce cliché.



Top:
A Tupolev SB-2 M100A concealed under a camouflage net. Most of the 170 or so machines of this type either acquired from SSSR or built under licence in Czechoslovakia as B71s were impressed by the Germans after the Anschluss and used for training and target towing.

Middle:
A Ju 52/3m (coded 1Z+AV) belonging to 11./KGr.zbV.1.

Bottom:
This Hs 126, seen here just before «Operation Marita», bears a mysterious code (?C+5E) that we have not been able to identify. Can one of our readers shed light on this matter?

Un Henschel Hs 126 dans son alvéole avant l'opération « Marita ».
Il porte le mystérieux code ?C+5E que nous n'avons pas réussi à identifier et qui n'appartient à aucune des escadrilles d'observation engagées dans la campagne des Balkans.
Si un lecteur connaît la réponse...

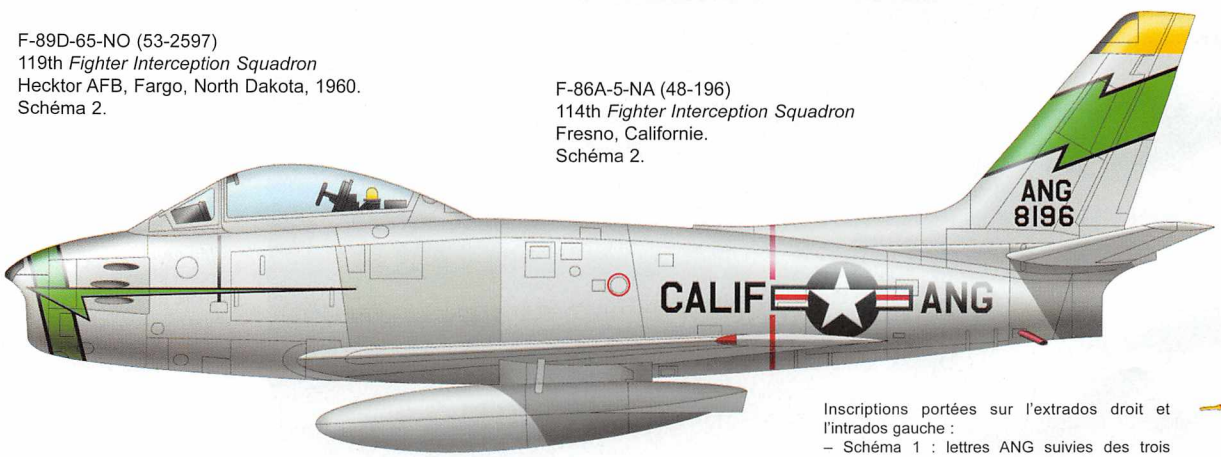
F-51D-25-NA (44-73271)
119th *Tactical Reconnaissance Squadron*
Duluth, Minnesota, 1955
Le « 0 » du numéro de série indique que l'avion avait plus de dix ans d'âge.
Schéma 1.

T-6G (52-8231)
Kirtland AFB, New Mexico, 1955.
Schéma 1.

F-80A-5-LO (44-85431)
Wichita, Kansas, 1955.
Utilisé pour le remorquage de cibles.
Schéma 1.

F-89D-65-NO (53-2597)
119th *Fighter Interception Squadron*
Hecktor AFB, Fargo, North Dakota, 1960.
Schéma 2.

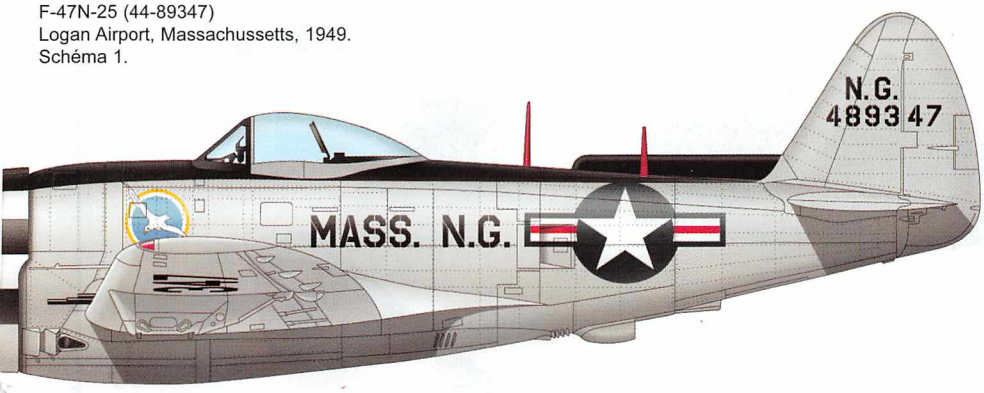
F-86A-5-NA (48-196)
114th *Fighter Interception Squadron*
Fresno, Californie.
Schéma 2.

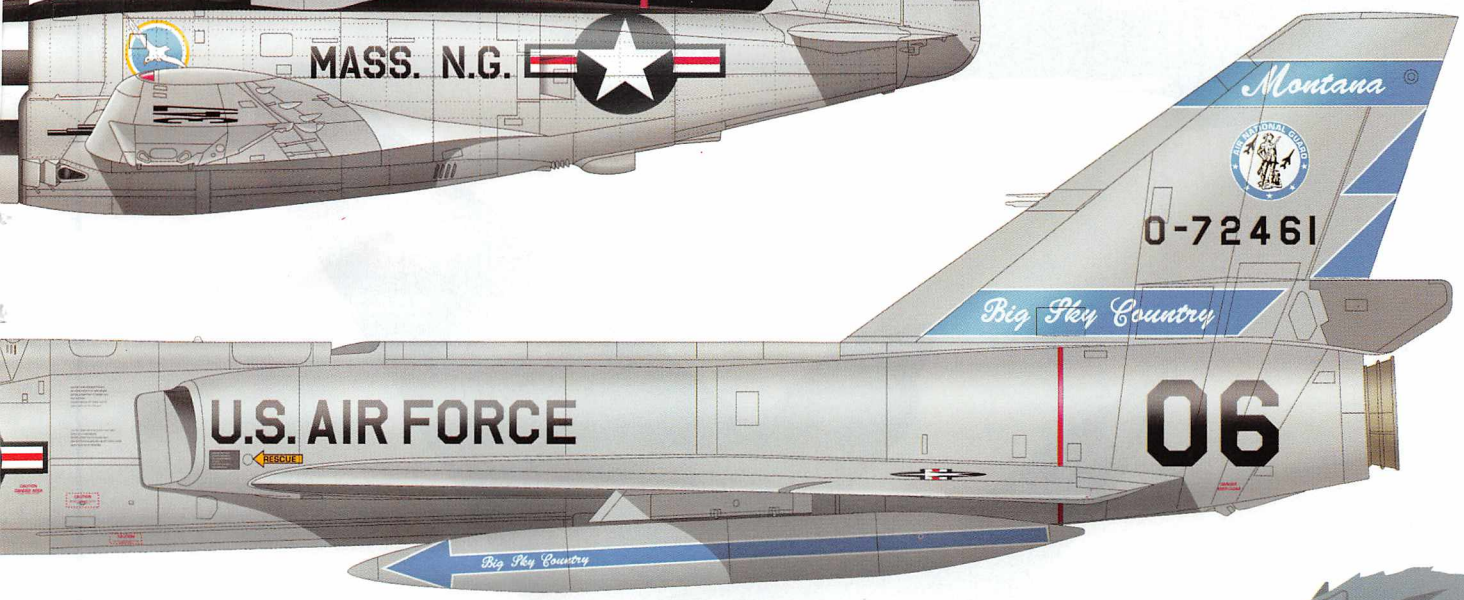


Inscriptions portées sur l'extrados droit et l'intrados gauche :
– Schéma 1 : lettres ANG suivies des trois derniers chiffres du numéro de série, par ex. **ANG-431** sur le F-80A;
– Schéma 2 : rien;
– Schéma 3 : USAF.

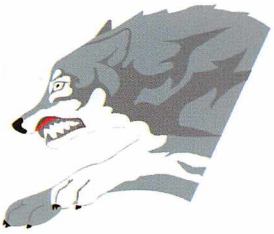
Pilotes du dimanche

F-47N-25 (44-89347)
Logan Airport, Massachussetts, 1949.
Schéma 1.

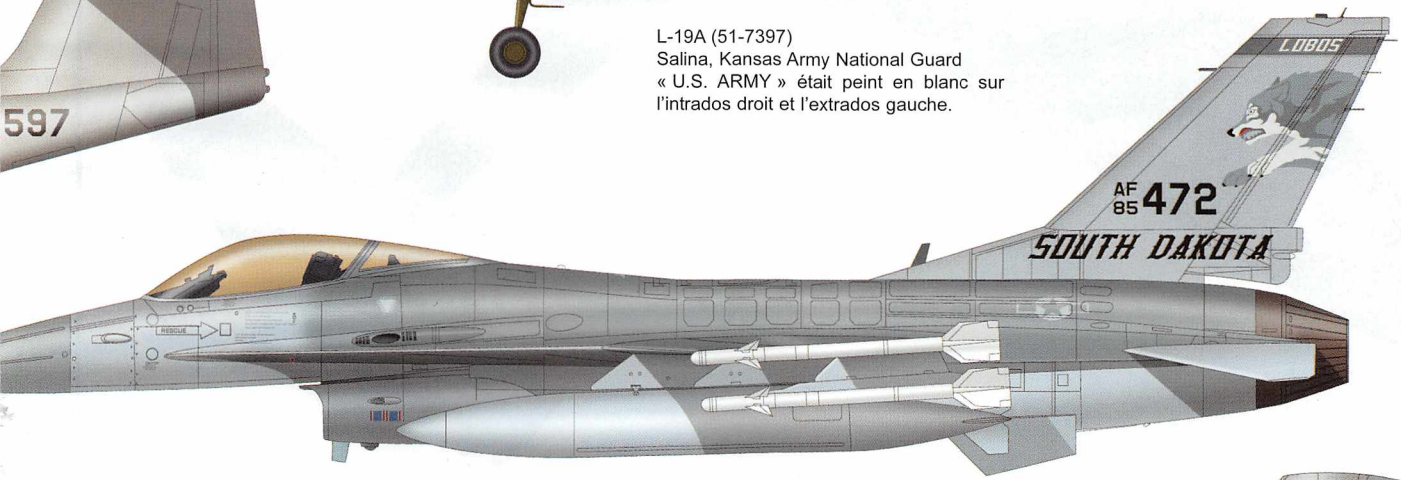




F-106A-64-CO (57-2461)
186th *Fighter Interception Squadron*
Great Falls, Montana, 1972.
Schéma 3.

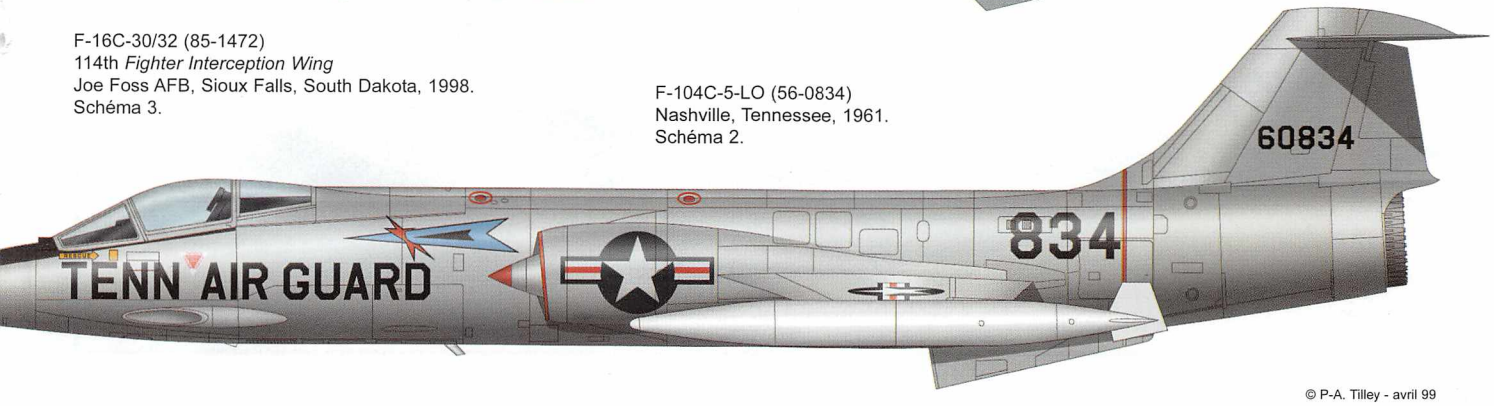


L-19A (51-7397)
Salina, Kansas Army National Guard
« U.S. ARMY » était peint en blanc sur l'intrados droit et l'extrados gauche.

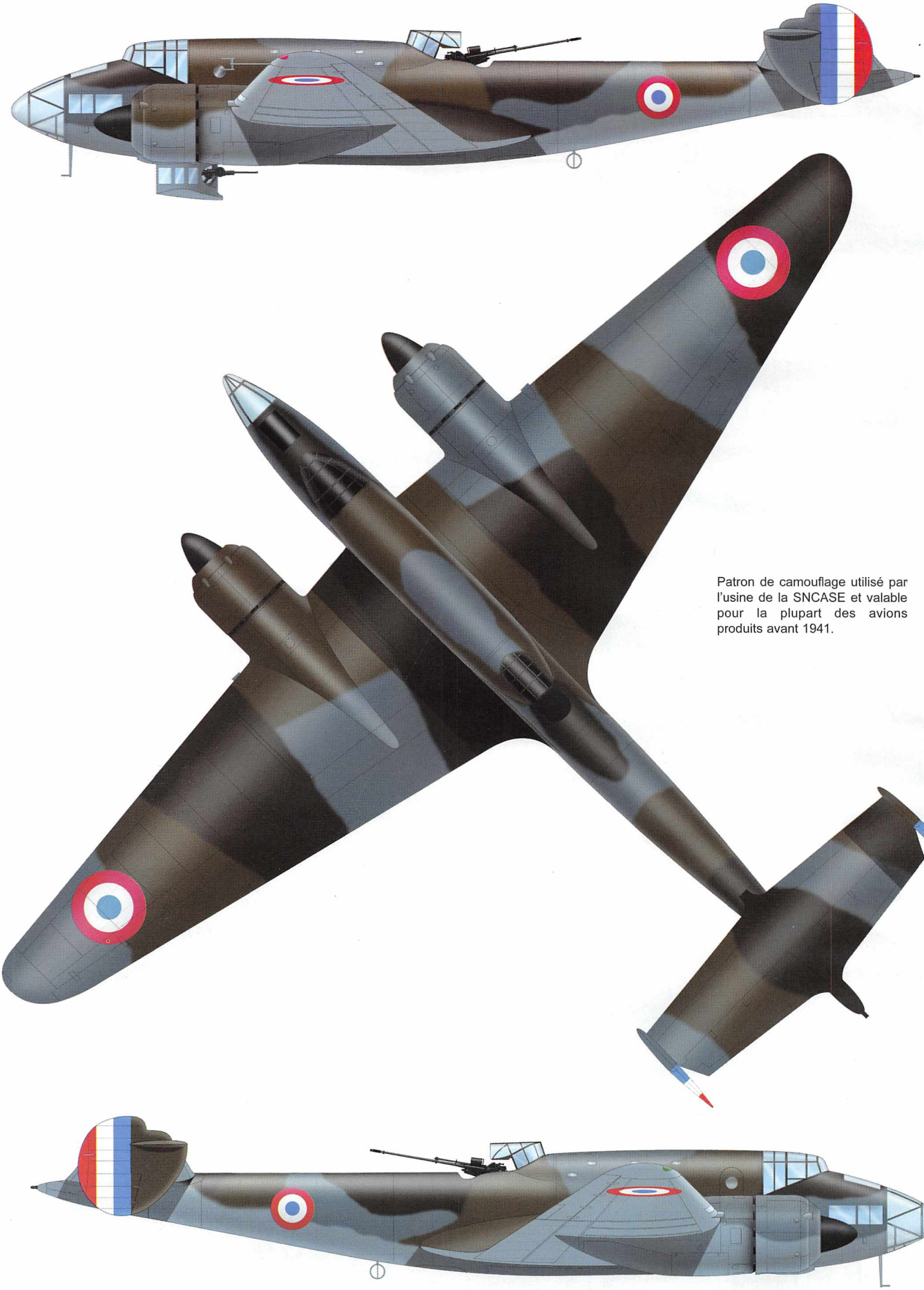


F-16C-30/32 (85-1472)
114th *Fighter Interception Wing*
Joe Foss AFB, Sioux Falls, South Dakota, 1998.
Schéma 3.

F-104C-5-LO (56-0834)
Nashville, Tennessee, 1961.
Schéma 2.



© P-A. Tilley - avril 99



Patron de camouflage utilisé par l'usine de la SNCASE et valable pour la plupart des avions produits avant 1941.

© P-A. Tilley - avril 99

Camouflage et marques

De l'uniformité naquit l'ennui...
Ce qu'il y a de bien avec les camouflages et marques français de 1939-1942, c'est que l'on ne risque pas de s'ennuyer. Il existait une règle fondamentale : pas de règle ! Les chercheurs qui ont tenté d'y mettre un peu d'ordre se sont régulièrement cassé les dents. Cette rubrique n'a pas la prétention de constituer une étude complète sur ce sujet, mais espère offrir au lecteur une certaine clarification de quelques notions de base que beaucoup de maquettistes ont, apparemment, perdues de vue.

LA CIRCULAIRE DE BASE

Le 11 août 1915, le ministre de la Guerre adresse un courrier au commandant en chef de l'aéronautique, lui indiquant qu'un lieutenant du GQG l'avait informé *« qu'il existait, rue Cardinet, à Paris, une section spéciale de décorateurs, chargée de divers services.* [...] *D'autre part,* [le lieutenant] *a fait connaître qu'il était chargé de « camoufler » les parties supérieures des ailes d'avions et les toiles des hangars, en vue de les rendre invisibles de loin; à cet effet, les avions seraient recouverts par ses soins, de peintures appropriées* ».
C'est la première trace de la notion de camouflage que l'on retrouve dans les archives du Service historique de l'armée de l'Air. En ce qui concerne la période qui nous intéresse ici, c'est la crise de Münich, de septembre 1938, qui relance la nécessité de camoufler les avions.
Le 23 septembre 1938, une note diffusée à toutes les unités de première ligne demande à ce que les avions de guerre au fini métal reçoivent une couche de peinture kaki sur leurs surfaces supérieures.
Cette décision est officialisée par la circulaire n° 1422, datée du 6 décembre 1938 et publiée sous le timbre de la Direction du Matériel Aérien Militaire. Comme l'indique son rédacteur en préambule : « *La présente instruction fixe dans quelles conditions sera exécuté le camouflage des avions de l'armée de l'Air* ».
En voici les extraits les plus significatifs.

B - CAMOUFLAGE

Le camouflage proprement dit, sera assuré, par dérogation à la norme Air 2003 (édition n° 2), à l'aide d'une couche supplémentaire de 75 g environ par m², soit 35 g environ de matière sèche des produits mats ci-après, obtenus par matage des produits brillants régulièrement homologués, et ayant servi à assurer la protection de l'avion en cause, conformément à la note n° 13663 Aé/MC du 23.09.38 du Service Technique et des Recherches Scientifiques de l'Aéronautique, jointe en annexe.
1°) Produit kaki - sera utilisé pour le camouflage des parties visibles par le dessus de l'appareil et sur les côtés (fuselage, capots moteurs, voilures, etc...);
2°) Produit gris bleu clair, pour toutes les surfaces visibles par le dessous de l'appareil (fuselage, capots moteurs, voilures, etc...).
Les lignes de séparation entre les parties foncées et claires ne devront pas être nettes, mais dégradées irrégulièrement au bord d'attaque et sur les côtés du fuselage.
3°) Les hélices seront peintes en noir mat sur les deux faces, ainsi que les moyeux et les capotages tournants.
4°) La dimension des cocardes de l'extrados des plans sera diminuée de façon à ne pas être visible à plus de 1 000 m; diamètre 1,20 m. Au cas où la profondeur du plan ne permettrait pas d'appliquer cette dimension pour l'extrados, la cocarde occupera toute la place permise par la profondeur dudit plan.
La dimension actuellement réglementaire des cocardes d'intrados (4/5 de la profondeur du plan) est maintenue.
Le camouflage des parties visibles du dessus et sur les côtés de l'appareil à l'aide d'une teinte uniforme kaki est insuffisant.
Dans le but de rendre ce camouflage effectif, on utilisera <u>en mélange</u> [souligné dans le texte original] *avec les teintes kaki ou gris bleu clair mates, les produits mats suivants :*
Blanc, noir, sienne naturelle, vert, ombre calcinée, bleu, rouge.
L'emploi de ces divers produits permettra d'obtenir des tonalités appropriées, sombres, et leur application en <u>larges taches dégradées</u>, à leur raccordement, ne devra pas avoir de délimination géométrique nette.

C - AVIONS NEUFS

a) Avions de guerre

Les avions de guerre seront camouflés par les soins des

Vue classique, mais toujours aussi spectaculaire, des Loire 46 de l'ecole de tir de Cazaux, survolant les Landes au printemps 1940.
Ces appareils « de guerre » de modèle ancien ont été camouflés selon les instructions en vigueur.
(Archives A-J.)

Le GC I/7 fut armé de Morane 406 flambant neufs, dont la plage des numéros de série court entre le 741 et le 835. Le camouflage de ces appareils se ressemble, mais il n'est en aucun cas standardisé, certains appareils présentant même d'importantes variations dans la forme et la taille des taches.
Au premier plan, le n° 829 à Rayack (Liban), peu après son arrivée en mars 1940.
(SHAA)

L'une des caractéristiques des peintures françaises était leur mauvaise qualité adhésive. Ces poudres à base de caseïne s'écaillaient rapidement sur les revêtements métalliques des avions modernes. La tenue des LeO 451 laissait particulièrement à désirer. Du camouflage d'origine du LeO 451 du n° 377 de la 2ème escadrille du GB I/11, à Marrakech en juillet 1940, il ne subsiste que quelques lambeaux.
(Collection J. Mutin)

constructeurs suivant les instructions données par la Direction Technique et Industrielle, ceux qui ont été livrés non camouflés le seront par les soins des Parcs, conformément au paragraphe B de la présente instruction.

b) Avions de liaisons et estafettes

Les mêmes dispositions seront prises en ce qui concerne ces avions, avec cette différence que la teinte gris bleu clair utilisée pour les parties visibles de dessous l'appareil pour les avions de guerre restera teinte aluminium pour les avions de liaisons et estafettes.

c) Avions écoles

Jusqu'à nouvel ordre, les avions écoles ne seront pas camouflés. Ces avions travaillant sur des pistes, souvent très rapprochées, doivent être très visibles, la protection aluminium reste adoptée.

D - AVIONS EN SERVICE

a) Avions de guerre

Les teintes « kaki » ou « tête de nègre » qui protègent des avions en service ne seront pas modifiées, à l'exception des types d'avions suivants qui seront camouflés comme il est prescrit pour les avions de guerre neufs (voir paragraphe C-a).

Dewoitine 500-501-510; Dewoitine 371; Potez 63; Morane 405-406; Bloch 131; Spad 510; Loire 46.

b) Avions estafettes et avions de liaisons

Les avions de liaisons et les avions estafettes en service seront camouflés comme les appareils neufs de cette catégorie, en commençant par les avions Potez 585.

c) Avions écoles

Voir « avions écoles » neufs.

E - AVIONS RÉQUISITIONNÉS

Toutes les dispositions ci-dessus seront appliquées aux avions des diverses catégories réquisitionnés à la mobilisation, en particulier les avions de transport seront camouflés comme les avions de guerre, mais les avions sanitaires resteront de couleur blanche avec l'insigne de la croix rouge internationale.

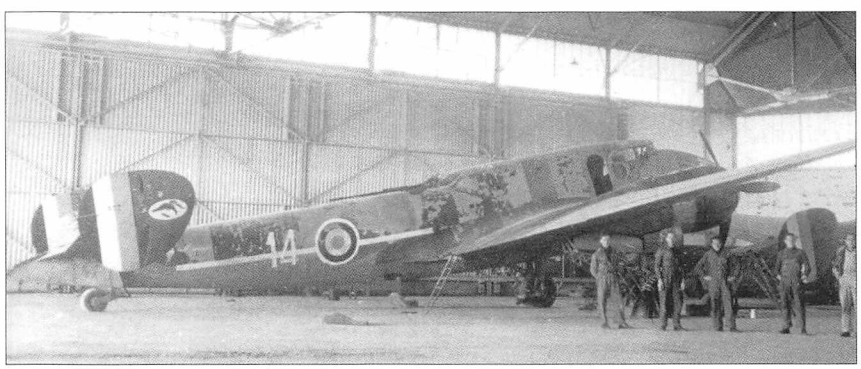
Pour les autres catégories d'appareils, il y aura lieu d'appliquer les dispositions ci-dessus correspondant à la classe de l'appareil.

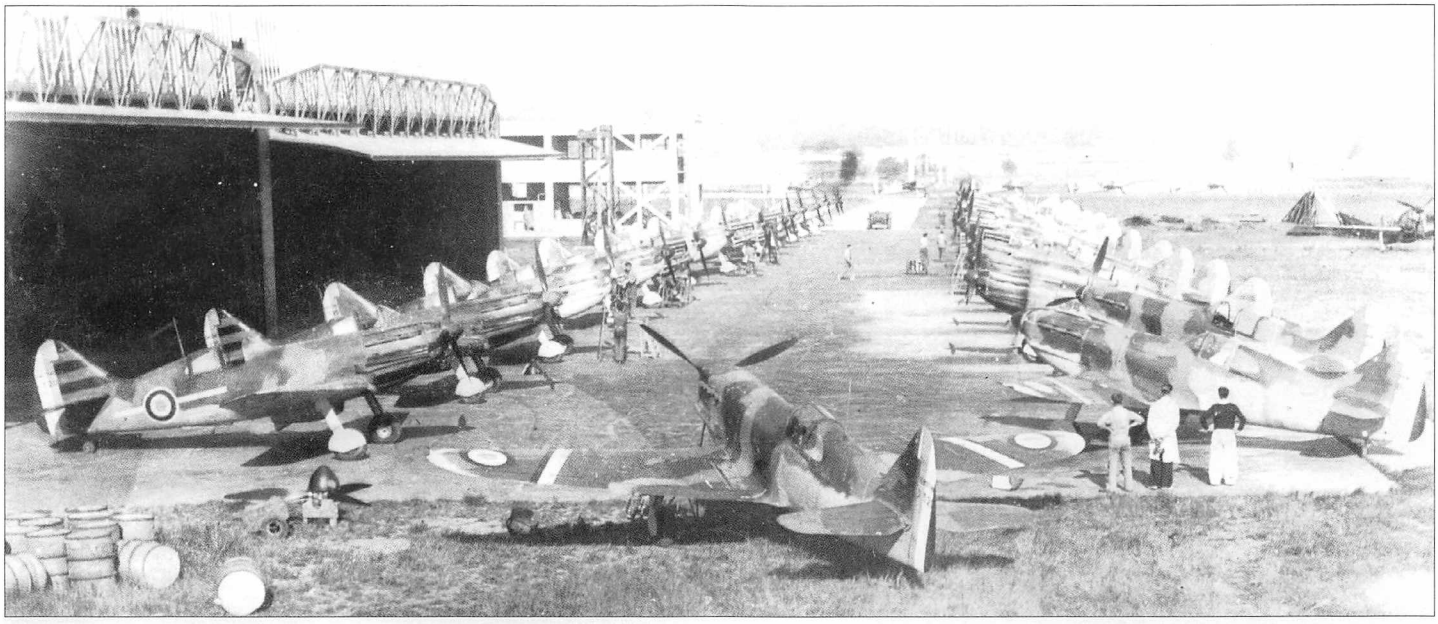
Les produits de protection nécessaires pour le camouflage des avions en service seront demandés par les formations à l'Entrepôt de l'Armée de l'Air n° 302 à Nanterre, à partir du 1er avril 1939.

Cet extrait peut paraître long, toutefois, il contient toutes les grandes lignes qui vont régir l'application du camouflage sur les avions français de la période considérée. Avant d'en tirer une analyse, précisons que le 4 décembre 1939, l'état-major général est contraint de faire une piqûre de rappel par lettre-circulaire n° 1913. Il y est dit, notamment :

Il a été constaté que la plupart des Parcs ne possédaient pas la documentation en vigueur sur le camouflage des matériels mobiles par peinture, et que d'importants travaux ont été, par la suite, réalisés dans des conditions défectueuses.

L'attention des commandants de Parcs devra être attirée tout particulièrement sur les points suivants :





Cette vue de l'usine de la SNCASE à Blagnac montre, à gauche, une rangée d'avions anciens remis en état et, à droite, une rangée d'avions neufs. Même sur ces derniers, le schéma du camouflage diffère très sensiblement d'un avion à l'autre.
(Photo Sud-Aviation, collection J. Mutin)

– les teintes de fond doivent être sombres - de plus, pour les grandes surfaces, lorsqu'il y aura lieu de peindre des taches, celles-ci devront être larges et devront se raccorder au fond par des teintes progressivement dégradées.

DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE

Il ressort plusieurs points fort intéressants de ces deux circulaires. D'abord, la plupart des avions de guerre n'ont pas été camouflés par taches avant le printemps 1939.

Ensuite et c'est sans doute le point le plus important, les teintes mentionnées ont été rarement utilisées pures. Les instructions mentionnent en effet d'une manière fort explicite que les teintes doivent être mélangées entre elles avec des démarcations en larges taches dégradées. En fait, il semble que dans les usines, on se soit contenté d'une sous-couche de base (kaki parfois, mais plus généralement gris bleu foncé) sur laquelle seuls le marron et le vert ont été appliqués. En effet, les avions présentant un schéma de camouflage à quatre tons supérieurs sont assez rares.

L'application de ce camouflage a évolué dans le temps. Au début de la guerre, les avions reçurent de larges bandes couvrant une grande surface; apparemment, les tons étaient limités à deux ou trois couleurs. Par la suite, la taille des bandes diminua sensiblement jusqu'à devenir de petites taches, très nombreuses, faisant appel selon toute vraisemblance à de multiples variations de tons.

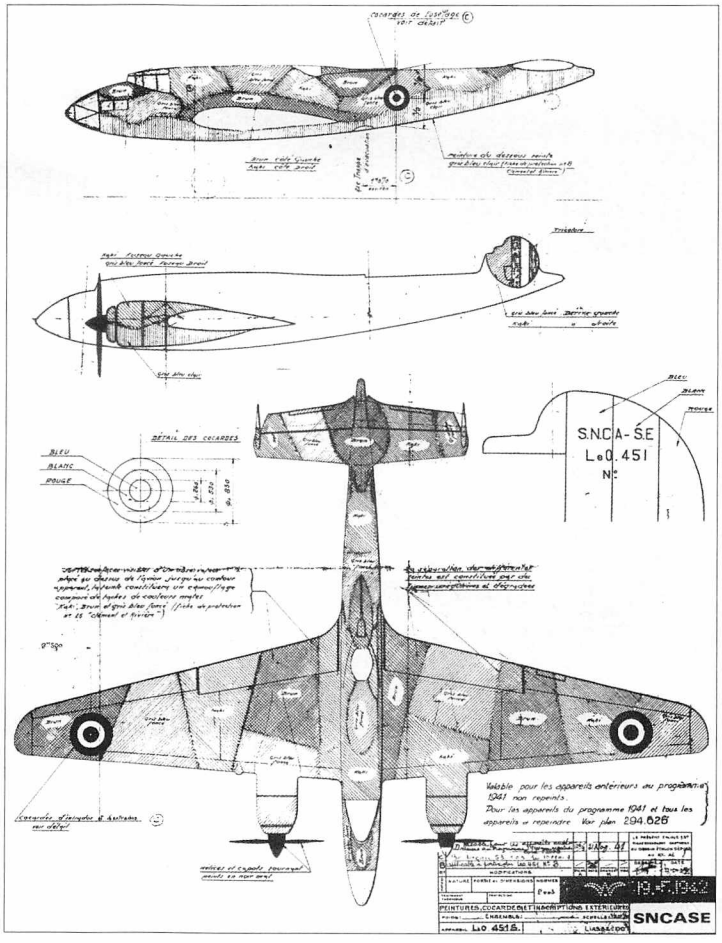
Les avions anciens en service conservèrent leur camouflage d'origine, chocolat (autrement appelé « tête-de-nègre ») pour les bombardiers de nuit (Amiot 143, Farman 222), bleu nuit pour les avions de reconnaissance stratégique (Amiot 143) et vert pour les bombardiers diurnes et avions d'observation (Bloch 200 et 210, Mureaux). Le 26 avril 1940, il fut demandé à ce que la teinte chocolat soit remplacée par « ombre calcinée » et le bleu nuit par noir mat.

Tous, sauf les Farman réservés aux bombardements stratégiques nocturnes, reçurent par la suite un camouflage standard appliqué par dessus la couleur de base, qui demeura celle des parties inférieures.

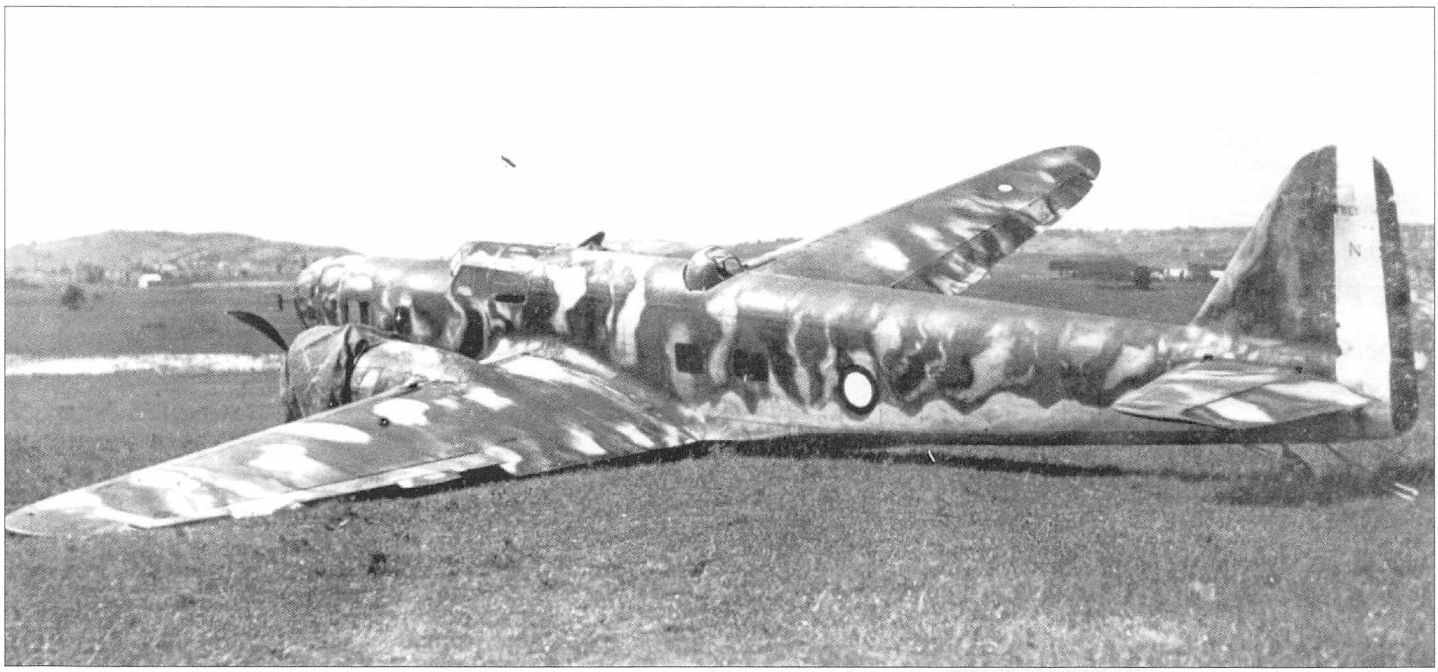
LES PATRONS

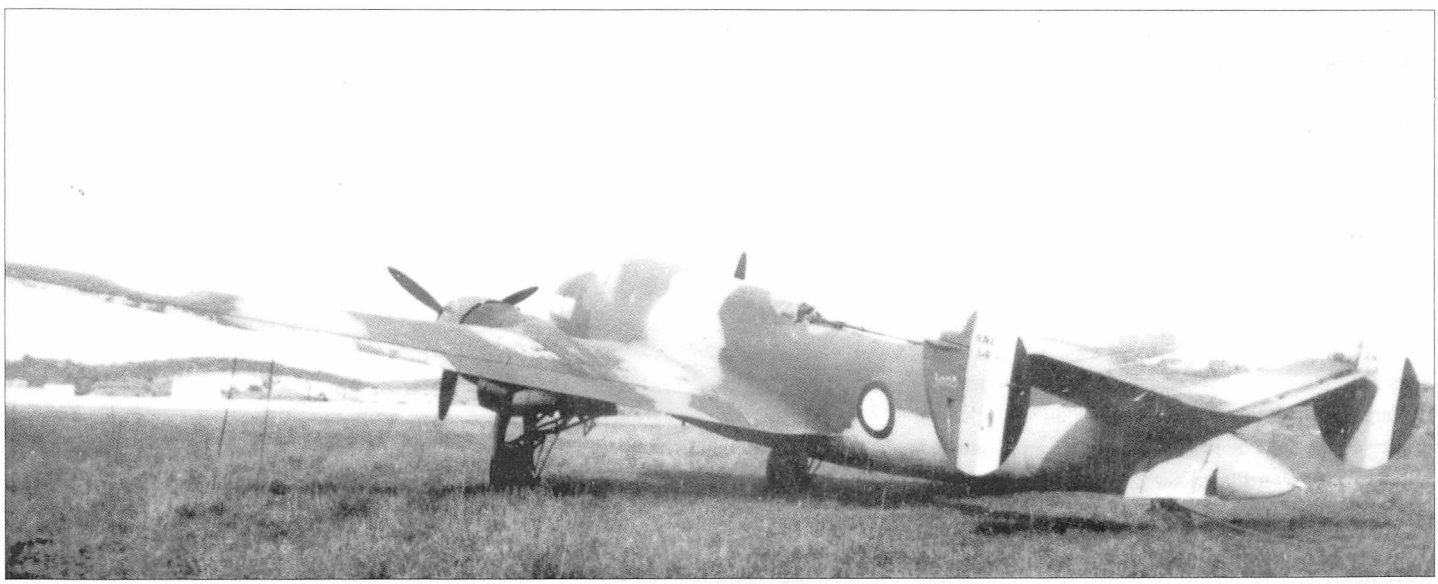
Les Français n'ont pas utilisé de patrons standardisés à la manière de la RAF. Certes, il existe un certain nombre de Bre 693, LeO 451, Bloch 174 et Potez 63.11 présentant un patron identique, mais pour le reste, les avions étaient peints par blocs selon des schémas « à peu près » semblables. Une étude approfondie montre cependant des différences sensibles de détail entre chaque appareil appartenant à un même bloc.

Nous avons évoqué dans le n° 2 d'Aéro-Journal les plaintes des pilotes et de certains états-majors qui trou-



Le patron de camouflage du LeO 451 établi par la SNCASE en date du 19 mai 1942 pour les avions construits avant 1941 et non repeints.



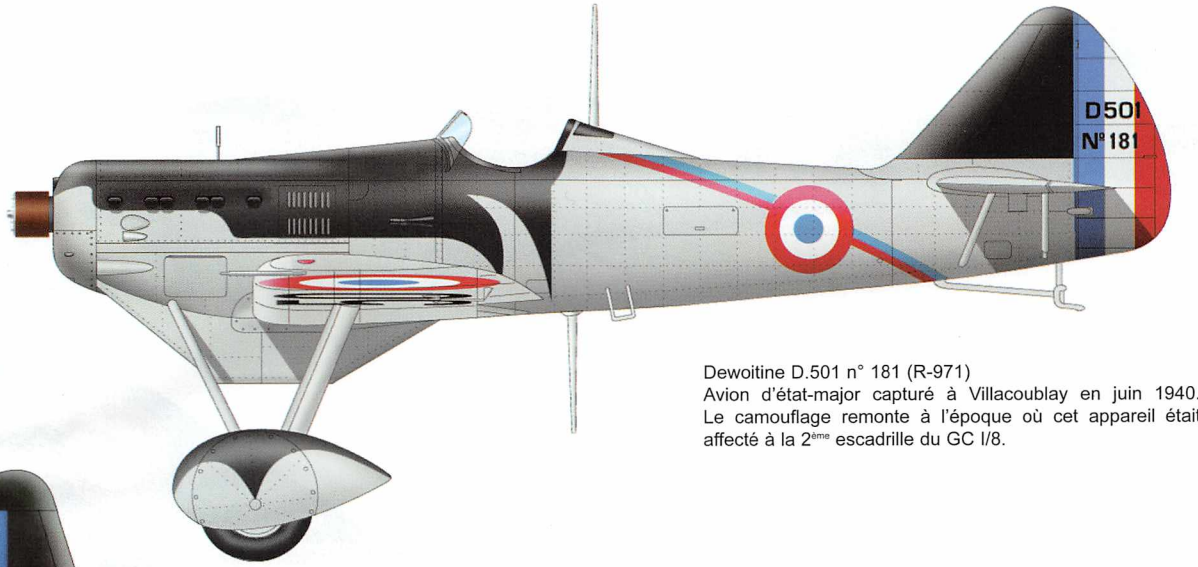


En haut : superbe camouflage marbré sur le Bloch 131 n° 12, accidenté au CIR de Castres, en juin 1940. (Archives A-J., D.R.)
Au milieu : autre usine, autre mœurs. Ce LeO 451 (n° 3005) produit par la SNCA de Nantes-Bouguenais avait été peint selon un patron sans aucun rapport avec celui des appareils produits par la SNCASE. (Collection J. Mutin, D.R.)
En bas : le LeO 451 n° 429 de la 4ème escadrille du GB II/11, à Tunis-El Aouina, en août 1940. Il porte le camouflage standard de la SNCASE, ainsi que l'insigne de la BR 465 sur la dérive. (CAC)

vaient les peintures de camouflage trop foncées, rendant les avions français beaucoup trop visibles dans le ciel azur de mai. Une expérience fut tentée en juin 1940 à l'ARAA d'Aulnat : trois Morane 406 furent repeints dans des tons très clairs (cf Aéro-Journal n° 2, page 29). Il n'y eut pas de suite, d'abord parce que ces avions devenaient beaucoup plus difficiles à dissimuler au sol, ensuite parce que l'armistice coupa court à ce genre d'expérimentation.

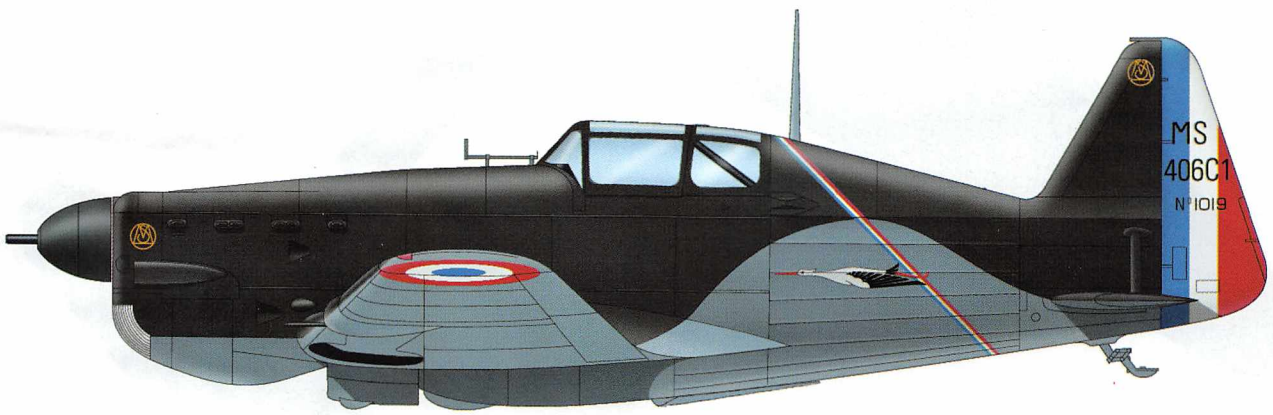
PRÉPONDÉRANCE DU CLAIR

La circulaire n° 4778/SRAA du 16 septembre 1941 apporta quelques modifications. Le gris bleu foncé servait désormais de couche de base sur laquelle étaient étendues par marbrures les autres teintes, limitées au kaki (ou vert) et terre de sienne. Le dessous était préconisé en aluminium mat, mais beaucoup d'appareils conservèrent leur gris bleu clair d'origine.
Mieux suivie fut l'instruction prévoyant de faire remonter la teinte des parties inférieures aux deux tiers du



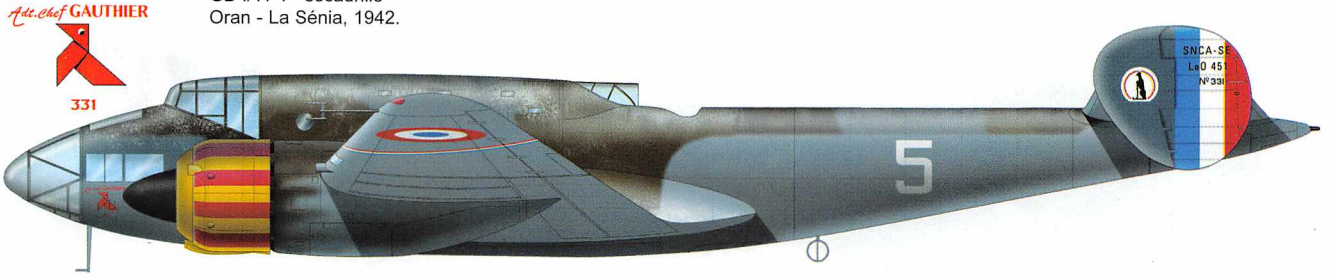
Dewoitine D.501 n° 181 (R-971)
Avion d'état-major capturé à Villacoublay en juin 1940.
Le camouflage remonte à l'époque où cet appareil était affecté à la 2ème escadrille du GC I/8.

Caudron C.635 n° 423 (T-380)
EP Melun-Villaroche
Accidenté par le S/C Domenge, le 29 mars 1940.



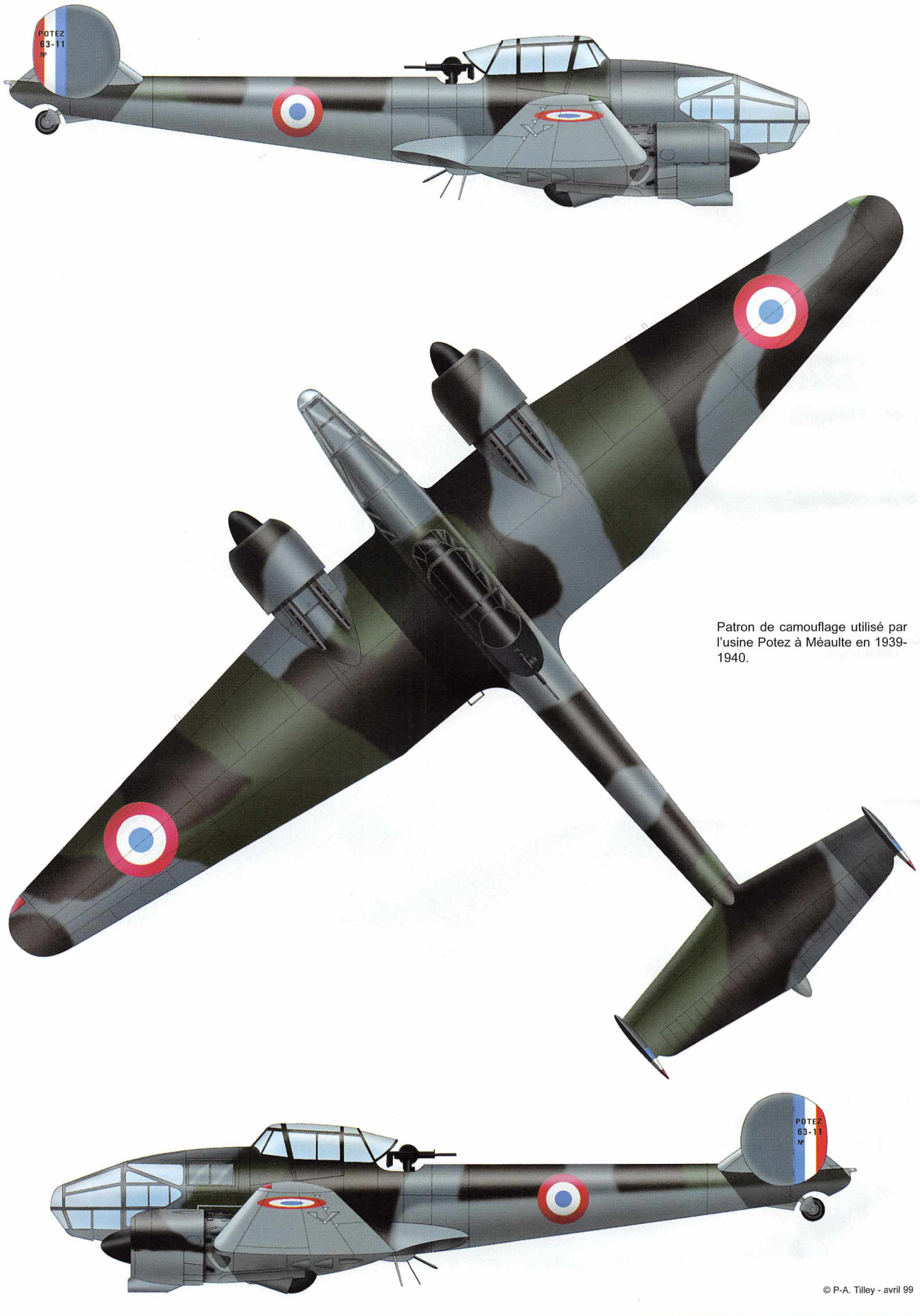
Morane-Saulnier MS.406 n° 1019 (L-609)
Appareil personnel du général Pinsard, commandant le Groupement de Chasse n° 21.
Chantilly-Les Aigles, mai 1940.

Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 331
GB I/11 1ère escadrille
Oran - La Sénia, 1942.



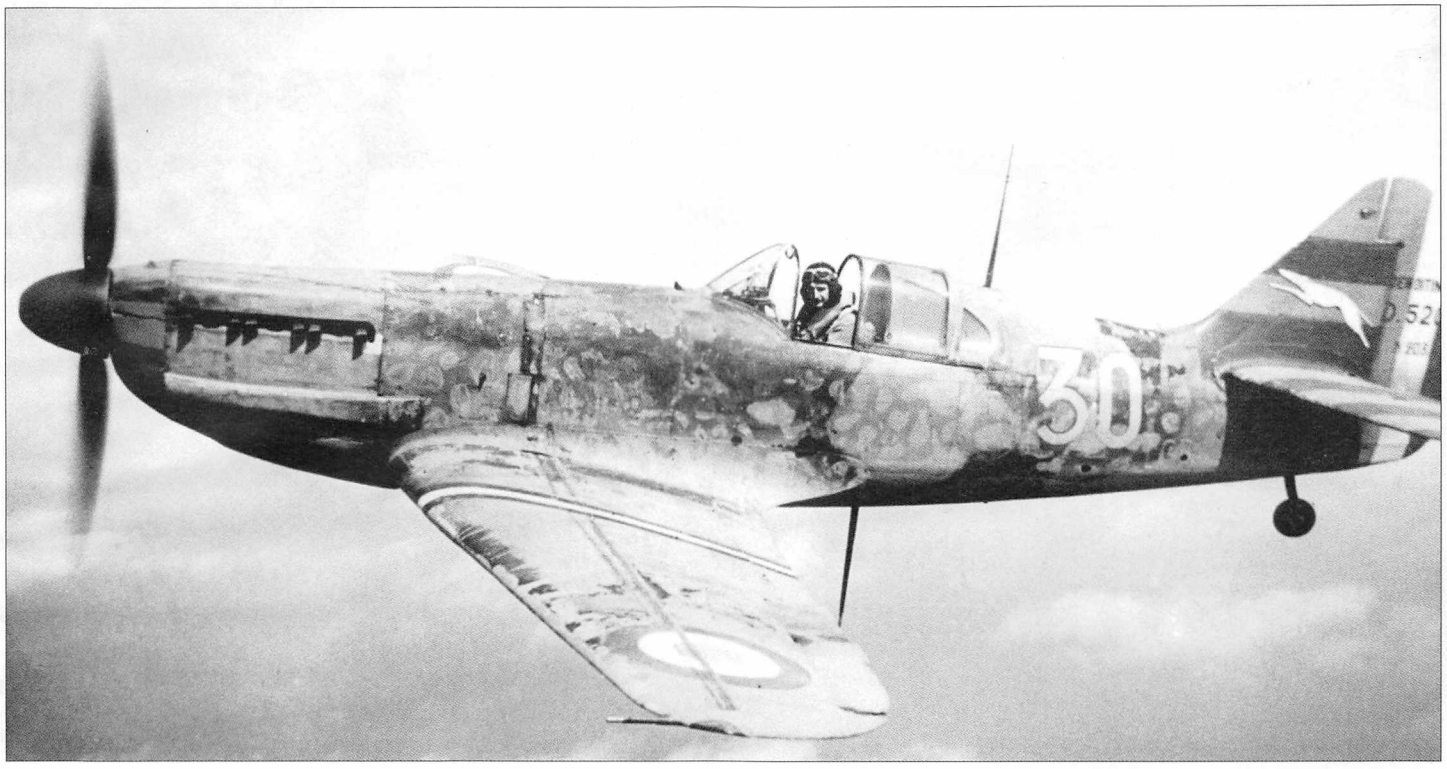
© P-A. Tilley - avril 99

Le profil du LeO 451 n'est pas à la même échelle que les autres.



Patron de camouflage utilisé par l'usine Potez à Méaulte en 1939-1940.

© P-A. Tilley - avril 99



En haut :
le D.520 n° 203 du sergent-chef Robert Killy en vol au-dessus de la région de Safx, fin 1941. L'appareil a reçu un badigeon temporaire de couleur sable.
(Collection J. Mutin)

En bas :
bien que considéré comme non opérationnel, ce Potez 567 (n° 30) de l'aéronautique Navale, capturé à Orly en juin 1940, avait été camouflé en utilisant les deux tons de gris comme couche de fond.
(Collection J.V. Crow)

fuselage, donnant ainsi une prépondérance au clair sur le foncé. Les raccords devaient s'opérer par dégradés et asymétrie.

Cette circulaire fixa également l'emploi de badigeons lavables pour protection temporaire : blanc pour les pays de neige, sable pour les régions sablonneuses et pays de moissons et argile. On en connaît qu'un seul exemple, les D.520 du GC II/3 qui reçurent, lors de leur séjour à Sfax fin 1941, un badigeon du style « zone désertique ».

L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

Les appareils utilisés par l'aéronautique Navale se divisent en plusieurs catégories :

– les avions terrestres opérationnels, communs à ceux de l'armée de l'Air (Potez 631, Bloch 151, Martin 167F...) ou non (L-N.401/411, Vought 156F), qui portaient le même camouflage, généralement appliqué par le constructeur ou les centres de montage de l'armée de l'Air;

– les avions terrestres non opérationnels (Goëland, Potez 567, NAA 57...), peints dans les couleurs traditionnelles de l'aéronautique Navale (gris-bleu foncé dessus, gris-bleu clair dessous);

– les hydravions basés en métropole, également revêtus des deux tons de gris, à l'exception des Bréguet Bizerte, conservés en fini alu;

– les appareils basés outre-mer, habituellement peints en blanc.

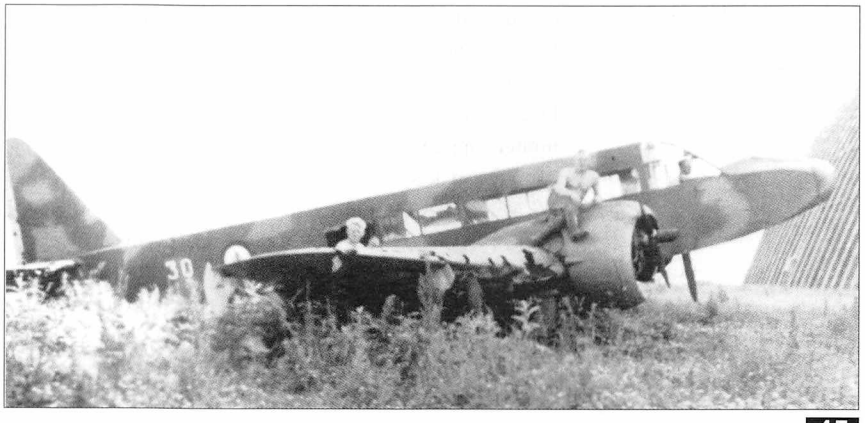
Il faut toutefois se méfier des généralités, les exceptions étant, comme au sein de l'armée de l'Air, assez nombreuses.

CONCLUSIONS

Si ces circulaires avaient été scrupuleusement respectées, le long débat sur l'exactitude des teintes du camouflage français serait clos, puisque qu'aucune peinture ne devait être utilisée pure. Toutefois, il est manifeste, même à la lecture de documents photographiques en noir et blanc, que ce ne fut pas souvent le cas. Au mois de juin 1940, on voit cependant apparaître un grand nombre d'appareils présentant un camouflage manifestement marbré, obtenu par l'utilisation de peintures diluées ou mélangées entre elles. Les teintes furent également choisies en fonction du ravitaillement, dont la régularité ne fut pas meilleure que pour le reste. Dans les parcs, les ateliers de peinture durent fréquemment se débrouiller avec ce qu'ils avaient sous la main et des teintes quelquefois surprenantes (pourpre, par exemple) résultèrent du mélange de peintures non référencées.

Certains LeO 451 produits à Ambérieu après l'armistice, et certains DB-7 (cf Aéro-Journal n° 1, page 47) reçurent un camouflage dont les démarcations n'étaient pas dégradées, mais au contraire soulignées par une bordure plus foncée.

Bref, de tout ceci ressort une impression de fantaisie plus ou moins organisée et l'exception semble être la seule règle qui ait été respectée.



WERKNUMMERN ET STAMMKENNZEICHEN

Des chiffres et des lettres

JEAN-CLAUDE MERMET

EN TOUT CE QUI concerne la Luftwaffe et son ministère de l'Air (RLM), s'il est un domaine complexe et mystérieux, c'est bien celui des Werknummern *(numéros de construction) et des* Stammkennzeichen *(immatriculation d'origine). Depuis de nombreuses décennies, maints chercheurs se sont cassé la tête pour retrouver une logique d'attribution de ces « marques » aux avions sortis des différentes usines du Reich et des pays conquis. Nous pensons humblement que la lumière n'est pas pour demain et le texte qui suit, s'il n'apporte pas de solution définitive, permettra au lecteur à la fois, de différencier les deux systèmes : l'un servant à comptabiliser la production tout en la camouflant, l'autre à donner une identité à chaque avion militaire. Il verra ainsi l'évolution des* Wk.Nr.*, de leur logique du début vers un embrouillamini dont la compréhension reste énigmatique.*

Above:
On the fin of this Bf 109G-6 can be read: «W.Nr.15463». These aircraft likely belonged to I./JG 77.

Next page, top:
One of the first Fw 190A-1s handed over to JG 26 early December 1941 at Wevelghem. This particular machine, «027» (1900011.0027), was Oberleutnant Walter Schneider's († 12.24.1941) personal mount at the time he was Kapitän 6./JG 26.

Next page, bottom:
Adolf Glunz of II./JG 26 stands in front of his Fw 190A-2 or A-3 tail, displaying 17 victory markings. The Werknummer was made of five digits (25 207).

Sur la dérive de ce Bf 109G-6, appartenant probablement au I./JG 77, on peut lire l'inscription : « W.Nr.15463 ». (ECPA)

LES *WERKNUMMERN*

Dès 1935, lorsque la production aéronautique reprit en Allemagne, un système de numéros de construction fut normalisé par le RLM (*Reichsluftfahrtministerium*), nouvellement créé.

Le *Wk.Nr.* devait se composer des éléments suivants :

– numéro du modèle (à choisir parmi ceux attribués à chaque firme), comme « 190 », par exemple, pour le nouveau chasseur de chez Focke-Wulf en 1938;

– version de l'avion, représentée par un nombre : prototype, 00, version A, 01, version B, 02... et version Z, 26;

– sous-version représentée également par un nombre : 1, 2, 3, etc...

– numéro d'ordre dans la fabrication des cellules de base, pris dans des tranches aléatoires. Ceci est important pour la compréhension du système : tant que la cellule de base ne changeait pas *radicalement* (par exemple, de Do 17 à Do217), les numéros de série se suivaient en séquence ininterrompue à l'intérieur des tranches.

Ainsi conçu, le système adopté donnait, pour le Fw 190V1, le *Wk.Nr.* 190-0-1, pour le V2, le *Wk.Nr.* 190-0-2 ou (officiellement) 190000.0001 et 190000.0002 respectivement.

Le premier Fw 190A-1 reçut le *Wk.Nr.* 190011.0001, le deuxième le *Wk.Nr.* 190011.0002, et ainsi de suite. Mais, dès le début de l'application du système, tout se complique : le Fw 190V12, prototype de la série B, est réputé être un ancien Fw 190A-0 (*Wk.Nr.* 190010.0035). Son *Wk.Nr.* aurait dû être 190-0-12. Peut-être l'a-t-il réellement porté ? En tout cas, selon le système adopté, la cellule du Fw 190B n'étant pas différente de celle du Fw 190A, le premier Fw 190B-1, s'il avait été construit, aurait très bien pu porter le *Wk.Nr.* 190021.1250, le numéro « 1250 » étant choisi d'une manière aléatoire pour débuter la série. Rien n'empêchait un Fw 190A-3 de porter le numéro d'ordre « 370 », son *Wk.Nr.* étant alors 190013.0370.

Chez Heinkel, le *Wk.Nr.* 111086.3762 désignait un He 111H-6, mais cela ne veut pas dire qu'il était le 3762ème H-6. C'était simplement le n° 3762 à l'intérieur d'un lot... On voit aussi que le Bf 109D-1 *Wk.Nr.* 109041.3146 n'était pas le 3146ème D-1 produit, car en septembre 1938, il n'y avait que 583 Bf 109 au sein de la Luftwaffe. Ce pouvait être, soit le 46ème, soit le 146ème, soit... le deuxième produit, si la série avait commencé à 3145 !

CHANGEMENT DE SYSTÈME

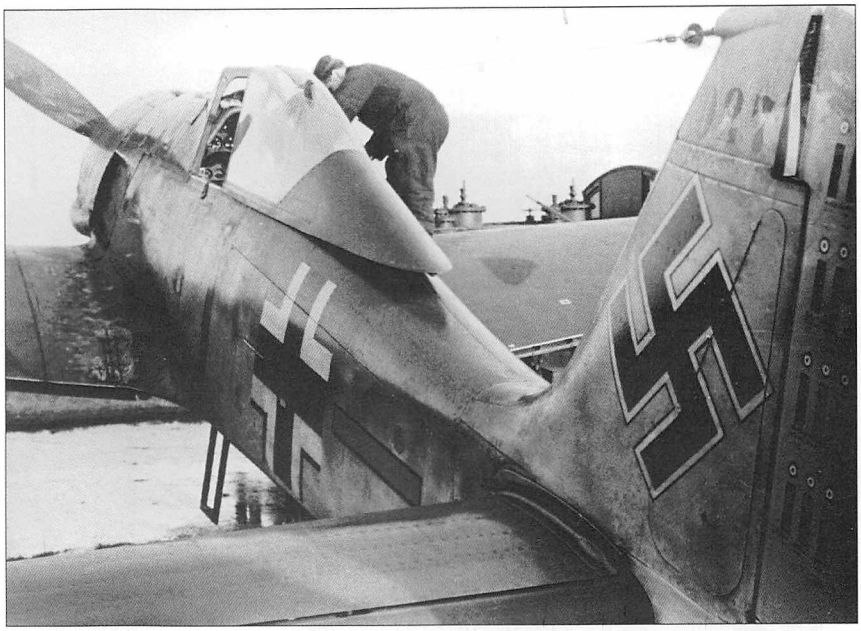
Selon la thèse généralement admise, par déduction, c'est à l'automne 1943 (octobre ?) qu'intervint un changement en profondeur qui provoqua l'introduction de *Wk.Nr.* à six chiffres qui remplacèrent, en usine, tous les *Wk.Nr.* précédents, y compris ceux déjà attribués !

Toujours distribués en séquences aléatoires, ils présentaient la particularité suivante : le nombre formé par les deux premiers chiffres semblait indiquer une usine, ou

tout au moins un secteur industriel particulier (à moins que ces séries n'aient été attribuées aux firmes que par le seul RLM). À l'heure présente, il n'y a que de fortes présomptions de ce que nous avançons, car la preuve irréfutable manque.

Quoi qu'il en soit, ce système compliqua tout. En effet, on se retrouve avec des avions se différenciant totalement les uns des autres par le type et le bureau d'étude, et qui portent des *Wk.Nr.* identiques. Il existe, par exemple, dans la série 130000, des Ar 234, des Me 262, des Bf 110G et des Bf 109G-10... Signalons que ces Ar 234 étaient tous ces prototypes (V1 à V25). Camouflage ?

Rares sont les séquences réservées à un seul type d'avion, comme 240000 (Do 335), 290000 (He 219), 300000 (He 162A-1 Junkers), 770000 (Bf 109G-10/R2), 780000 à 787999 (Bf 109G-14/AS). Des séquences ont été attribuées à des avions non réalisés, comme 850061 à 850080 (He 343V1 à V20) ou 381000 (Me 263).



Ci-dessus :
l'un des premiers Fw 190A-1 mis en service à la JG 26, début décembre 1941 à Wevelghem. Il s'agit du « 027 » (190011.0027) affecté à l'*Oberleutnant* Walter Schneider († 24.12.41), *Kapitän* de la 6./JG 26.

Ci-dessous :
Adolf Glunz, du II./JG 26, devant la dérive de son Fw 190A-2 ou A-3, en juin 1942. Le *Wk.Nr.* comporte cinq chiffres (25 207). On note les 17 victoires sur le gouvernail. (ECPA)

UN CASSE-TÊTE À N'EN PLUS FINIR

Certaines usines, tout en adoptant cette nouvelle méthode de numérotation, n'en continuèrent pas moins à utiliser le système des lots.

Erla-Leipzig répertoriait ses avions avec un numéro d'usine (c'est le *constructor-number* des Américains). Le Bf 109G-10 n° 50.119 était le 119ème avion du lot 50; mais, il portait en plus le *Wk.Nr.* 151965. C'est le « 5 jaune » du I./JG 300 que l'on voit en page 33 d'Aéro-Journal n° 5. Ce numéro de lot nous permet de savoir que cet avion fut pris en compte par le *BAL* (*Bauaufsicht-Luftwaffe*, en français, le contrôle de production de la Luftwaffe), le 22 mars 1945.

Cependant, de la théorie à la pratique, il y a un fossé infranchissable, ce dont nous nous rendons compte en examinant les douze plaques constructeur que nous connaissons :

– Ar 197V6 : *Wk.Nr.* 197-0-6 (conforme):
– Bf 109G-6 (trouvé à Nancy, fin 1944) : 109-3122-G1, *Wk.Nr.* 60001449;
– Bf 110 : *Wk.Nr.* 88, modèle 110-303-K;
– DFS 230B-2 : *Wk.Nr.* 230022.271 (conforme);
– Do 17E-2 : n° d'article, 17.118.69, *Wk.Nr.* 863;
– Do 217 : n° d'article, 217.175.02, *Wk.Nr.* 547;
– Do 217E : n° d'article, 8-217-F-302, *Wk.Nr.* 0521-1015 (peut-être un E-2);
– He 111 : type He 111QL, *Wk.Nr.* 1077, usine de Rostock;
– He 177 : *Wk.Nr.* 177-378-R
– Hs 126B-1 (construit par Ago) : *Wk.Nr.* 8-126.514; le *Wk.Nr.* complet aurait dû être 126021.514;
– Ju 88 : série 38831.31/71, désignation 88342;
– Ju 188 : *Wk.Nr.* 044014.

Il arrive de trouver des numéros à sept chiffres : 63801022 (Fw 190F-8, avec, peut-être, le 190068.1022, un ancien Fw 190F-3), 1001058 (Me 163B de la 1./JG 400).

LES STAMMKENNZEICHEN

Il semble que c'est le 24 octobre 1939 que dut officiellement introduit le système d'immatriculation d'origine, avec effet rétroactif sur tous les aéronefs militaires. Pour ces appareils, le nouveau « codage » remplaçait l'ancienne immatriculation en D-xxxx. Cette nouvelle immatriculation se composait de quatre lettres peintes des deux côtés du fuselage et généralement sur les intrados d'aile. Sur le fuselage, elles étaient groupées deux par deux, de part et d'autre de la croix de nationalité. Pour le dessous de l'avion, chaque aile recevait deux lettres, mais séparées par la croix noire. Ce code devait pouvoir être lu face à la direction de vol de l'avion. Une exception à cette règle est illustrée par certains avions sanitaires qui conservèrent leur immatriculation civile.

Dès le premier « plongeon » dans le systèmes des *SKZ*, nous avons un mystère qui apparaît : cette date (officiel-

Faux *SKZ*, mais vrai code opérationnel, « LN » était porté par les Bf 110 de l'escadrille de chasse lourde de la JG 5 (6., puis 10. et finalement 13.(Z)/JG 5) engagés en Finlande. (Bundesarchiv)

le) d'application des *SKZ* est-elle la bonne ? Une photo, prise en 1938 (sans plus de précision) montre des Bf 109D portant, sous les ailes, un groupe de quatre lettres disposées deux par deux entre la croix et le puits de train. Nous relevons FO-QU, FO-RU et FO-XU. En fait, dans ce cas « FO » signifie « Focke-Wulf/Bremen ». La série semble « U », la lettre individuelle étant « Q », « R » ou « X ». Cette forme d'application qui a précédé les *SKZ* ressemble à celle des codes opérationnels où la lettre en troisième position identifie l'avion.

Peut-être les chercheurs se torturent-ils l'esprit, mais un fait est à signaler : le Fw 190V1 vola pour la première fois le 1er juin 1939, codé D-OPZE. Le Fw 190 fut mis à l'étude à l'été 1938, sa construction commençant au tout début de 1939. Le Fw 190V2 vola le 31 décembre 1939. Son code chez Focke-Wulf était « FO+LZ ». Le *SKZ* attribué par le RLM fut « RM+CA ». Par contre, le Fw 190V1 reçut, rétroactivement, le code « FO+LY »...

LE SYSTÈME D'APPLICATION

Le *SKZ*, qui était l'identité de l'avion durant sa vie entière, était appliqué en usine pour être remplacé par le code opérationnel, mais restait utilisé comme indicatif lors de transferts, notamment entre unités. C'est ce qui fit croire, longtemps, que le *SKZ* n'était qu'un code provisoire.

Comme nous l'avons vu, le *SKZ* se composait de quatre lettres, mais ne devait pas commencer, théoriquement, par une voyelle. La voyelle « Y » (*upsilon* en allemand) faisait exception. Cela donnait quand même 369 096 *SKZ* différents !

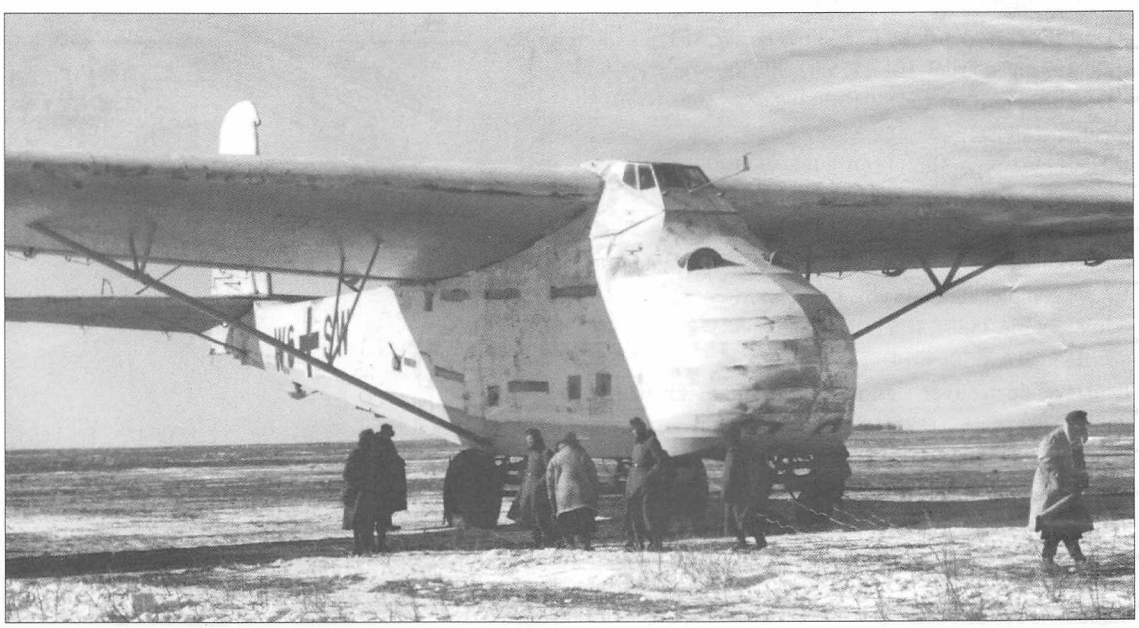
Les avions de série recevaient leur *SKZ* en séquences aléatoires – tout comme les *Wk.Nr.* – qui pouvaient se suivre dans des usines différentes, tels ceux des Me 262A-1a *Wk.Nr.* 110525 à 110545 qui, de « NH+MA » à « NH+MU » furent produits à Leipheim et *Wk.Nr.* 110546 à 110550, qui de « NH+MV » à « NH+MZ » furent construits à Schwäbisch Hall, pour ne citer que ceux-là.

LES PSEUDO-*SKZ*

À l'examen de certains documents photographiques, on pourrait penser qu'en réalité les *SKZ* pouvaient être changés sur les prototypes issus d'anciens avions. Ce n'est qu'une apparence, car les *E-Stellen* (centres d'essais) avaient, pour certains, des codes formés de deux

Above:
Though looking like a SKZ, the two-letter code «LN» was a genuine operational code sported by the Bf 110s belonging to the Zestörerstaffel of JG 5 (6., then 10. and finally 13.(Z)/JG 5) in Finland.

Below:
Partly an operational code, partly a factory code, «W6» identified the Me 321 series before becoming GS-Kdo 2 code.



Mi-code opérationnel, mi-code usine, « W6 » identifie la série des planeurs de transport Messerschmitt Me 321 et sera ultérieurement affecté au GS-Kdo 2. (ECPA)

lettres peintes en avant de la croix noire et qui, complétées par deux autres lettres, ressemblaient à des *SKZ*. L'*E-Stelle* de Rechlin semble avoir eu « WA » comme code, si l'on prend comme références les Me 262 *Wk.Nr.* 130164, codé « WA+TA » et *Wk.Nr.* 170057, codé « WA+02 », dont les *SKZ* étaient respectivement « SQ+WD » et « KL+WK » (tous deux venant de Lepheim). Un autre code de Rechlin semble avoir été « EK+ », appliqué à des Me 262 de la série 130000, avec des *SKZ* commençant par « SE+ », « SQ+ » ou « VI+ ».

Des unités spécialisées, voire « spéciales », utilisèrent également des pseudo-*SKZ*, comme par exemple les 6. et 7./JG 5 (« LN ») ou 3. *Jagddivision* (« TF »), et peut-être des écoles.

PARTICULARITÉS

Les *SKZ* commençant par « L » étaient réservés en priorité aux planeurs, mais nous trouvons d'autres avions dans ces séries. Les avions ennemis ou ceux produits dans les pays occupés recevaient aussi des *SKZ*, comme la plupart des avions français de 1940 restés utilisables par la Luftwaffe. C'est ainsi que le Bloch 175 n° 01, pour ne citer que lui, fut codé « PG+IC ». Les D.520, LeO 451 et les C.445 produits en France et utilisés par la Luftwaffe reçurent également des *SKZ*, ainsi qu'on l'a vu dans les précédents numéros d'Aéro-Journal.

Un même *SKZ* ne pouvait pas être appliqué sur deux avions différents, mais... nous connaissons une exception avec « PG+ID » attribué, à la fois, au Bloch 161 n° 01 et au Potez 160, maquette volante au 1:2,6 du Potez 161. S'agissant d'avions saisis, de désignation très proche, nous sommes assurément confrontés à une erreur.

CONCLUSION

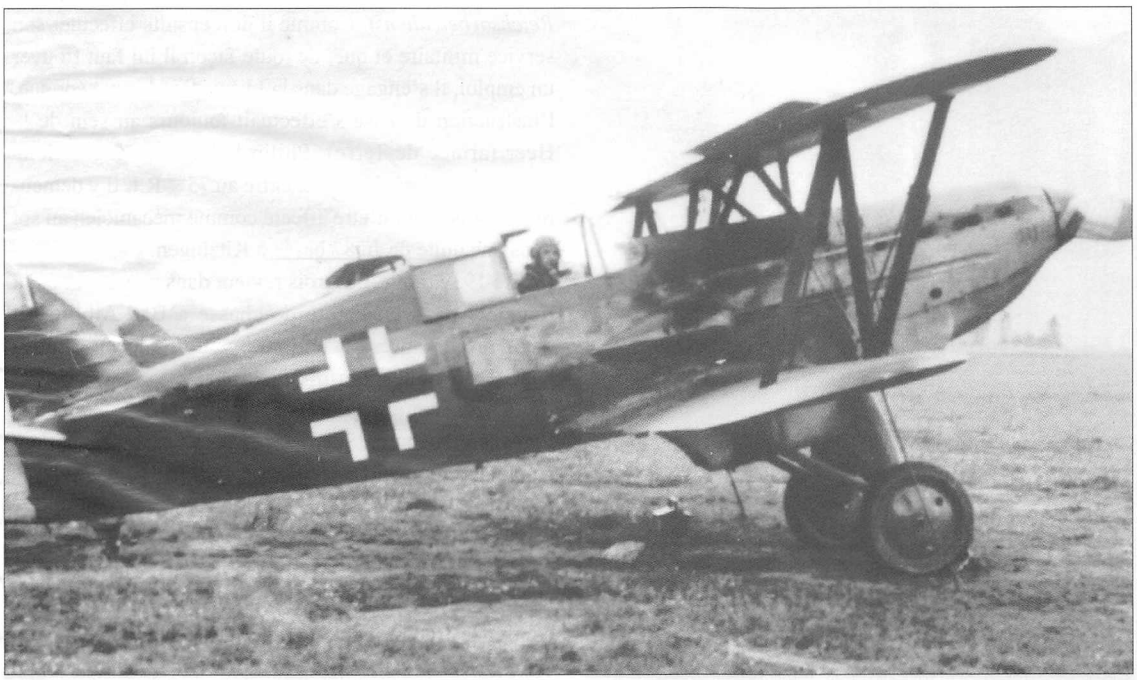
En conclusion, il va sans dire que *Werknummern* et autres *Stammkennzeichen* ne peuvent pas aider grandement à identifier un avion avec toutes les précisions souhaitées en ce qui concerne les sous-versions. Il faudrait posséder les documents de livraison des usines.

Le *Werknummer* était parfois peint à un autre emplacement que sur la dérive.
Ce Ju 88A de la KG 51, photographié en France en août 1940, porte le sien sous l'habitacle.
(ECPA)

Remarquons qu'il n'y a rien d'extraordinaire à cela. Sans les documents des usines américaines, dans lesquels les *serial numbers* et *constructor numbers* nous donnent les versions exactes des avions livrés, comment ferions-nous pour parler savamment de P-47D-30-RA ou D-25-RE ou du B-17 s/n 42-30631, qui, bien qu'équipé d'une tourelle de « menton » est, non pas un B-17G, mais bien un B-17F-115-BO ?

L'étude des *SKZ* permet de confirmer certains points particuliers. Le manuel du Bf 109G-10 dit que ce modèle est une évolution du G-6 avec moteur DB605D. Il existe un Bf 109G-10, peut-être le seul, portant le *SKZ* « NK+ED », or, « NK » était une série attribuée à des Bf 109G-6 !..

Les recherches sur les *Wk.Nr.* et les *SKZ* ont pris un chemin anormal : à partir d'avions bien définis, il a été tenté de reconstituer les documents perdus (ou cachés ?) à tout jamais...



Above:
The Werknummer was not always painted on the tail. On this Ju 88A of KG 51 based in France in August 1940, the Werknurmmer appears on the nose, below the cockpit.

Below:
Even aircraft captured or impressed in conquered or annexed countries were given SKZs, as shown on this Avia B.534 (TC+OL) of the FFS (A/B) 112 at Tulln in 1941.

Les avions saisis dans les pays conquis ou annexés, et remis en service, reçurent également un *SKZ*, comme en témoigne cet Avia B.534 (TC+OL) de la FFS (A/B) 112 à Tulln, en 1941.
(Collection J.V. Crow)

UN HÉROS DISCRET
Philip Schmelzer

DANS LA LUFTWAFFE, comme dans toutes les autres forces aériennes, il n'y a pas eu que de grands as, il n'y a pas eu que des « héros ». L'immense majorité des pilotes a traversé la guerre dans un anonymat le plus complet, sans accomplir le moindre exploit pouvant faire résonner les trompettes de la renommée jusqu'à Berlin, sans voir leur nom s'étaler dans les communiqués officiels, sans autre reconnaissance que celle de leurs camarades de combat et de leurs chefs directs. Cependant, quand on lit les aventures et mésaventures de ces « anonymes », on peut se dire que leur héroïsme était quotidien et qu'il valait souvent celui des grands héros « officiels ».

JEAN-LOUIS ROBA

Philip Schmelzer voit le jour le 16 avril 1920 à Ansbach (Bavière). Il est l'aîné de cinq enfants. Son père, débitant de lait, avait combattu comme fantassin en France lors de la Première Guerre. Quelque soixante années plus tard, Philip Schmelzer se souvenaitt :

« *Notre famille n'était bien sûr pas riche. Il y avait sept bouches à nourrir et, au sortir de la crise économique ce n'était pas facile de bien vivre ! J'ai pu fréquenter l'école d'Ansbach mais, alors que mes camarades étaient enrôlés dans la toute nouvelle* Hitlerjugend, *ni mon frère, ni moi-même n'y entrâmes. Non pour des raisons politiques, mais parce que notre père était trop pauvre pour nous acheter les deux uniformes... pourtant bon marché. Je n'ai donc pas pu voler en planeur avant-guerre* ».

En avril 1937, Philip Schmelzer est appelé pour cinq mois au service obligatoire du travail, le *Reichsarbeitsdienst*. Comme il doit ensuite effectuer son service militaire et que, de toute façon il lui faut trouver un emploi, il s'engage dans la Luftwaffe. À cette époque, l'instruction de base s'effectuait toujours au sein de la Heer (armée de Terre). Philip Schmelzer gagne donc Villigen (en Forêt Noire) et entre au 75ème R.I. Il y demeure six mois avant d'être affecté comme mécanicien au sol dans une unité de Ju 87 basée à Kitzingen.

En été 1939, notre Bavarois revient dans son *Land,* étant transféré dans une unité de chasse à Bad Aibling. Il gagnera peu après, et toujours comme mécanicien, la 2./JG 101 établie à Berlin-Fürstenwalde.

Les tensions internationales augmentent. L'invasion de la Pologne va débuter. Schmelzer et ses camarades partent fin août en Prusse Orientale. Le 1er septembre 1939, les « Bertha » et quelques « Emil » de son unité vont opérer depuis Allenstein contre Modlin et Varsovie.

La campagne polonaise étant vite clôturée, la Luftwaffe s'empresse de ramener ses unités vers l'ouest pour contrer la très probable attaque des alliés occidentaux. Comme on le sait, ces derniers demeureront fortement

Schmelzer s'appuie sur le train d'atterrissage d'un *Stuka* de son unité. Vu l'insigne, il dut être affecté au I./Tr.Gr. 186 prévu pour opérer du futur porte-avions *Hindenburg*.

(Toutes les photos proviennent de la collection de Philip Schmelzer)

passifs. La 2./JG 101 est néanmoins placée en surveillance dans le nord du Reich, à Neumünster (les deux autres *Staffeln* s'établissant à Schleswig).

L'hiver 39/40 voit la grande refonte de la chasse allemande. Les petites unités (souvent réduites à un *Gruppe*) sont dissoutes, leur personnel étant réparti au gré des circonstances pour étoffer telle ou telle escadrille. C'est le sort du I./JG 101. Comme on a pu le lire par ailleurs (cf Aéro-Journal n° 6), plusieurs aviateurs de l'ex-2./JG 101 sont versés au II./Tr.Gr. 186. Notre mécanicien, lui, est envoyé à Gelsenkirchen-Buhe pour entretenir les Messerschmitt Bf 110 de la 4./ZG 1. Comme on le voit, Schmelzer était un mécanicien polyvalent, capable de travailler sur Ju 87, Bf 109 et 110...

Le 10 mai 1940 voit une nouvelle *Blitzkrieg*. Lors de la *Westfeldzug*, Philip Schmelzer traverse la Belgique avec son *Gruppe* pour terminer la campagne en Bretagne (Rennes et Dinan). La bataille d'Angleterre va avoir lieu mais, en août 40, Schmelzer réalise son rêve : il peut entrer dans le personnel volant.

« *En août 1940, je quittai la France pour la* Flugzeugführerschule *de Schwednitz, en Silésie Inférieure. C'était au sud de Breslau. À cette époque, les écoles étaient fort encombrées. Il y avait en effet plus de candidats aviateurs que de machines disponibles. Les nouveaux arrivés furent alors dirigés vers Stubendorf où, pendant six mois, nous avons effectué divers exercices. Schwednitz étant désengorgé, nous y sommes retournés et les choses sérieuses ont commencé* ».

Schmelzer va rester là jusqu'en septembre 1941 et a le choix de son affectation. Il a dû être impressionné par son séjour au II./ZG 1, car il demande à pouvoir voler sur Bf 110. Il gagne donc la *Schule* C-6 de Kolberg où il vole d'abord sur Ju 52, Ju 88 et Do 17. Ce stage terminé, il part se former en PSV à la *Blindflugschule* de Brandis.

Pour tâter de son futur bimoteur d'opération, Philip Schmelzer revient en France (mais dans sa partie annexée au Reich). Il doit en effet se perfectionner à la *Zerstörer Vorschule* de Nancy/Toul. Il vole d'abord sur Ar 96 puis sur Bf 110. Selon lui :

« *Les 110 de l'école étaient assez poussifs. Il s'agissait en fait des machines usées ayant servi sur le front et qui, après des heures de bons et loyaux services en opérations, étaient versées dans les écoles* ».

Malgré tout, notre pilote n'a guère d'ennui et n'est victime d'aucun accident. Breveté, il regagne l'Allemagne et la *Zerstörer Schule* de Wunstorf. Il faut maintenant former un équipage. Notre Bavarois va opérer avec l'*Unteroffizier* Heinz Demuth. Tous deux parachèvent leur stage à Wunstorf avant de gagner Neubiberg en octobre 1942.

À la fin de cette session, les deux jeunes gens sont prêts à entrer en unité. En mars 1943, ils embarquent dans un train avec une demi-douzaine d'équipages de Bf 110 aussi novices que le leur. Ils traversent toute l'Italie avant de mettre pied sur le quai de la gare de Foggia. Suivront alors quelques semaines mouvementées.

Quelle est la nouvelle unité de *l'Unteroffizier* Schmelzer ? Il n'a pu nous le dire. À notre avis, il s'agissait probablement de l'escadrille opérationnelle de l'*Erg. Zerstörer Gruppe*. Bien que le gros de cette unité soit établi en Pologne, l'envoi de certains équipages en Méditerranée s'expliquait par les circonstances. En mars,

Page précédente :
À Florennes, Philip Schmelzer et son camarade l'*Unteroffizier* Ewald Schnier consultent une carte.

Dans un Bf 109 de la 2./JG 101.

Un pilote de la 2./JG 101 pose devant son Bf 109E portant l'insigne du chien courant.

la *Panzerarmee Afrika* est largement encerclée dans son réduit tunisien. Le ravitaillement arrive surtout par voie aérienne et tout appareil de combat est bon à prendre. Selon Schmelzer:

« *De Foggia, nous volions vers Trapani (Sicile) où nous faisions le plein de carburant. Nous repartions alors au ras des flots pour faire jonction avec de gros transports lourdement chargés venant de la direction de Cagliari (Sardaigne). Nous les escortions jusqu'en Tunisie mais nous ne nous posâmes jamais sur le sol africain. En effet, nous devions demeurer en vol en protection du terrain pendant que l'on déchargeait les appareils de transport. À deux reprises, nous avons été surpris par des P-38, apparemment bien renseignés, qui plongèrent sur nos machines. Le* Graf *von Castell, pilote à notre escadrille fut tué lors d'un de ces engagements* ».

Les opérations d'escorte ont lieu jusqu'à la fin avril. En mai 1943, les forces italo-allemandes d'Afrique capitulent. Schmelzer, Demuth et leurs camarades sont alors envoyés au siège de l'unité, à Deblin-Irena (près de Varsovie). On suppute un réentraînement sur les nouveaux Me 410 lorsque, un matin, quelque 80 pilotes sont rassemblés. On leur accorde quelques heures pour préparer leur mutation car ils sont transférés en bloc à l'*EJG Ost* de Toulouse-Blagnac. Schmelzer aura à peine le temps de saluer son camarade Demuth. Le radio aurait été alors versé dans une unité de chasse de nuit.

« *Nous sommes ainsi arrivés à Blagnac. Il n'y avait bien sûr que des pilotes puisque nous allions être réentraînés sur monoplaces. A l'école, nous trouvâmes Heinz Bär, qui avait été retiré d'une unité de front vu ses différends avec Hermann Göring après la chute de l'Afrique* ».

Bizarrement, Schmelzer se souvient également d'un autre as dans l'école, Hermann Graf. Or, si ce dernier fut bien à l'*EJG Ost,* ce ne fut que jusqu'en mars 43 ! Et Bär est censé n'avoir été qu'à l'*EJG Süd*. Vu les certitudes de notre pilote, il est probable que les ex-aviateurs de Bf 110 furent « promenés » entre deux écoles et que Graf demeura plus longtemps à l'unité que ne l'indiquent les dates officielles. Que ces éminents personnages fussent là ou non, l'écolage fut sévère :

« *Nous avons d'abord été entraînés sur Bf 109. Mais on nous avait tant dit de mal sur cet avion (il est dur à piloter; il a un train trop fragile; on y a une mauvaise vision...) que nous étions quelque peu terrorisés en en prenant les commandes. Nous avons ainsi régulièrement cassé du bois. Graf nous a alors réunis et a calmé le jeu en dédramatisant cet appareil. Après ses explications, tout alla bien mieux. Nous sommes alors passés sur Fw 190 et j'ai beaucoup apprécié cette machine. Elle fut ma préférée avec les Ju 52 et Bf 110* ».

Après deux mois à Toulouse, Philip Schmelzer doit recevoir son affectation. Selon lui, il pouvait partir à l'Est ou l'Ouest. Pour notre part, vu sa présence à l'*EJG Ost*, il devait logiquement combattre en URSS. Pourtant, l'ex-aviateur de bimoteur reçoit son ordre de marche pour le I./JG 26. Comme un de ses compagnons de Foggia, le *Leutnant* Bernhard von Kortzfleisch, sera versé à la JG 1 (basée également à l'Ouest), on peut penser que ce groupe de 80 pilotes de Deblin-Irena était sorti des cadres habituels de la Luftwaffe pour être partagé au gré des circonstances.

Schmelzer part pour Lille. À Vendeville, il rencontre l'*Oberst* «Pips» Priller, son nouveau *Kommodore* qui l'envoie rejoindre son *Gruppe* installé à Rheine. Mais le nouveau venu y reste peu de temps puisque il repart en compagnie de l'*Unteroffizier* Hans Ruppert (arrivé en janvier 43) pour Döberitz s'entraîner sur le nouveau système de guidage « Y ». Tous deux reviennent peu après mais, à ce moment, le I./JG 26 a été transféré à Woendsrecht, aérodrome néerlandais situé à peu de distance de la frontière belge. L'*Unteroffizier* Schmelzer est affecté à la 1./JG 26 commandée par l'*Oberleutnant* Artur Beese, un vétéran puisque combattant depuis la campagne à l'Ouest de 1940. Lors d'un de ses premiers combats, Schmelzer est blessé :

« *Le 12 août, tout le* Gruppe *avait décollé en alerte pour combattre une formation de bombardiers américains. J'ai pris un B-17 sous mon tir, mais un mitrailleur visait fort bien et m'a touché en plein habitacle. J'ai été blessé par des éclats de la verrière et, comme mon réservoir d'huile avait été perforé, je dus rompre le combat. Je n'étais pas très loin de l'aérodrome de Deurne (près d'Anvers) et voulus m'y poser. Dans l'excitation du moment, je me plaçai vent arrière mais m'aperçus très vite de mon erreur. Je virai donc et revins en bonne posi-*

À la *Zerstörer Vorschule* de Toul.

Les élèves attendent le beau temps. On note l'insigne (un professeur barbu et portant lunettes parlant à un tout petit élève pilote) du II./*Zerstörer Vorschule* 1.

tion. Malheureusement, à ce moment je n'avais plus d'huile et le moteur de mon Focke-Wulf cala. Je dus donc me « crasher », ajoutant quelques blessures à celles déjà infligées par le mitrailleur ennemi. Je fus envoyé au Lazarett *de Maria-ter-Heide mais, vu le peu de gravité de mes blessures, je ne voulus pas y demeurer. Je suis donc reparti en train pour Woendsrecht. Je ne volai cependant pas pendant quelques jours vu mon état* ».

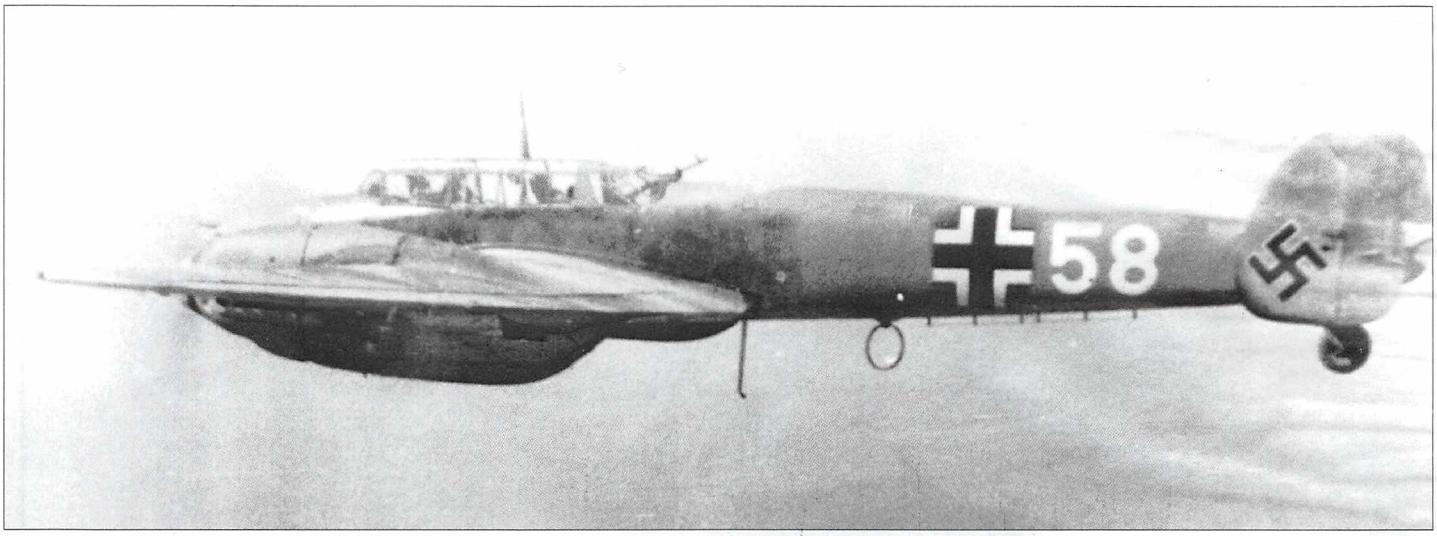
Effectivement, ses blessures empêcheront l'*Unteroffizier* Schmelzer de prendre part aux combats contre les armadas aériennes envoyées le 17 août 1943 vers les usines de Schweinfurt et de Ratisbonne. Le 31 août, le I./JG 26 (commandé par le *Hauptmann* Karl Borris) se déplace un peu plus au sud sur l'aérodrome de Grimbergen (au nord de Bruxelles). Schmelzer n'en a pas gardé bon souvenir : « *Grimbergen n'était guère agréable. Il n'y avait qu'une piste est-ouest et l'on ne pouvait dès lors s'y poser qu'en venant d'un de ces deux points cardinaux. Ce n'était pas une piste « en dur » et nous connûmes même quelques incidents. Entre autres, l'*Unteroffizier *Rudolf Oltmanns retourna son appareil et fut légèrement blessé* ».

Philip Schmelzer se souvient du sort de quelques autres camarades :

« *Chaque matin et chaque soir, nous devions effectuer des patrouilles maritimes au départ de Grimbergen. Le 7 octobre 43, le* Leutnant *Johannes Matthiesen revenait de la reconnaissance matinale. Il volait comme ailier d'un autre pilote et la* Rotte *rencontra des Typhoon. Matthiesen était encore inexpérimenté* (Note: il était arrivé à la 1./JG 26 le 30 juin 1943) *et, lorsque les deux Fw 190 s'égaillèrent, il s'affola et commit l'erreur de se lancer dans un piqué. Or, il fut facile aux Typhoon plus lourds de le rattraper et de l'abattre. Il sauta mais trop bas et alla s'écraser au sol* (Note : Matthiesen est tué à Wielsbeke, victime d'un *Typhoon* du N° 198 *Squadron*). *Borris, à cette nouvelle, fut de très mauvaise humeur. Il nous ordonna à l'avenir de grimper directement en altitude pour semer nos poursuivants. Quinze jours après, c'était l'*Unteroffizier *Helmut Pittmann qui se tuait. Il revenait de même de la première patrouille de la journée et semble avoir été ébloui par le soleil levant alors qu'il volait à basse altitude près d'Anvers. Son aile a percuté le clocher de l'église d'Ekeren et son chasseur s'est écrasé* ».

En novembre 43, le I./JG 26 se transfère à Florennes, base du I./NJG 4. Les Fw 190 volent de jour, les Bf 110 de nuit. Comme Florennes, aérodrome récemment créé, dispose de pistes en béton, il aura l'aval de Schmelzer. Les opérations continuent et les combats se développent. « *J'obtiendrai environ huit points de victoires car je participai à quelques victoires. Je pus décrocher un Marauder sur Chièvres; mais c'est Beese qui l'acheva. Idem pour un B-17 près de Grimbergen mais il sera attribué à Waldemar Söffing* ».

Les jours passant, notre pilote va découvrir certaines failles du système. « *Lorsque nous décollions en* Schwarm *avec Beese, il était convenu de partager les victoires comme suit. Lorsque toute la* Schwarm *était engagée et tirait de concert, la première victoire était attribuée à Beese; la seconde au chef de la seconde* Rotte*; la troisième à l'ailier de Beese (souvent moi-même) et la quatrième à l'autre ailier* ».



Un Bf 110 de l'école en vol au-dessus de la Lorraine. Un simple numéro (en blanc ou en jaune) sur le fuselage permettait d'identifier l'appareil. On note que l'ancien code de l'appareil a été repeint.

Inutile de dire que, dans un combat, cette formation de quatre attaquants était très vite dispersée, chaque aviateur luttant pour sa vie ou attaquant l'un ou l'autre appareil. Au maximum, la *Schwarm* ne pouvait revendiquer qu'une ou deux *Luftsiege* globales au seul bénéfice des leaders. Même si le système peut paraître injuste, il avait pour avantage de supprimer ces « victoires d'escadrille » non attribuées. Et il est vrai que l'efficacité d'une formation repose souvent sur la personnalité de son chef. En contrepartie, Beese se retrouvait crédité de certaines victoires qui auraient fait l'objet d'un partage dans d'autres armes aériennes... Soulignons que Beese ne fut pas le seul dans la Luftwaffe à agir de la sorte. Elément de réflexion pour ceux qui s'extasient sur les palmarès de certains as...

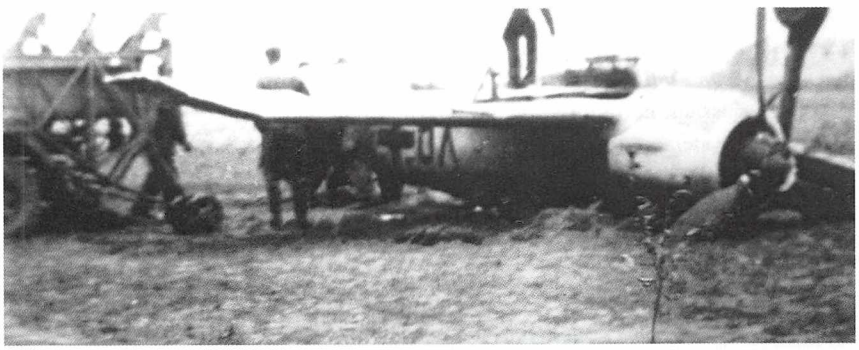
Le 15 janvier 1944, l'*Unteroffizier* Schmelzer est à nouveau blessé :

« *Je devais convoyer un Fw 190, mais le temps se mit de la partie. Je devais me poser à Deurne mais, par manque de visibilité, me trompai et atterris dans l'enceinte des usines Erla de Mortsel, réparant les Bf 109 pour les unités basées à l'Ouest. Mon train lâcha et mon appareil glissa puis alla percuter deux Bf 109. J'eus le nez cassé et subis quelques fractures. Je fus envoyé environ un mois au* Lazarett *de Maria-ter-Heide (à nouveau!) mais ne désirai pas y rester vu le peu de gravité de mes blessures. Je m'arrangeai donc avec un garde de train de charbon qui se rendait à Charleroi. Il me fit monter sur un wagon et j'atteignis cette ville minière. De là, je pus regagner Florennes. Peu après, je reçus un congé pour me soigner à l'*Erholungsheim *de Bad Wiessee dans ma Bavière natale* ».

La guerre aérienne continue à tailler des coupes sombres. Alors que Schmelzer est sous traitement, son *Staffelkapitän* Beese est tué au combat le 6 février 1944 dans un combat très disputé contre une formation américaine sur le secteur de Paris. Son Fw 190A-6, victime d'un P-47, ira s'écraser au sud-ouest de Melun. Il est temporairement remplacé par un *Staffelführer* jusqu'à l'arrivée, quinze jours plus tard, du *Leutnant* Johann-Hermann Meier. Contrairement à son prédécesseur Beese, Meier n'est pas un « vieux de la vieille ». Arrivé en octobre 1942 à la 1./JG 52, ce « jeune loup » a remporté 76 victoires sur le front de l'Est en environ une année. Pour ce faire, il a effectué quelque 300 vols de guerre ! Le temps n'est plus aux victoires aisées vu la supériorité adverse. Meier est ainsi muté à l'Ouest alors qu'il est usé moralement et physiquement. Comme pour beaucoup de pilotes de chasse, l'alcool lui permet de combattre les dures tensions auxquelles il est, par force, soumis (ce que l'on appellerait actuellement et en jargon moderne: le stress). Il semble avoir remporté encore une victoire à l'Ouest, mais rencontre sa fin le 15 mars. Ce jour, il décolle en urgence de Florennes avec son ailier. Étant quelque peu émêché, Meier perd le contrôle de son Focke-Wulf qui vient couper la route à son *Kaczmarek*. Le choc est inévitable et brutal, l'hélice du second appareil frappant l'habitacle et tuant net le *Kapitän*. À la fin de l'année, Meier se verra décerner la *Ritterkreuz* (Croix de Chevalier) à titre posthume. Selon Schmelzer :

« *L'ailier était mon ami l'*Unteroffizier *Hans Ruppert. Il ne se remit jamais de cette collision, s'estimant peut-être partiellement responsable. En fait, l'enquête subséquente blanchira Hans, car il était patent que notre* Staffelkapitän *avait dévié de sa trajectoire. Hans allait cependant être traumatisé par cet incident jusqu'à sa mort. Elle allait survenir sous peu. Le 25 mai 1944 en effet, le I./JG 26 était à Lille-Vendeville quand le* Gruppe *reçut l'ordre de décoller. Je n'étais plus là, mais il me fut rapporté que Hans Ruppert décolla en dernier. Nos appareils se posèrent à Metz-Frescaty. Des formations de bombardiers survolaient le secteur mais l'ordre ne vint pas de décoller pour l'interception. Hans se posa à ce moment. Alors que son avion roulait, il devint la cible de P-47. Hans stoppa la machine, ouvrit la verrière, monta sur l'aile et se pencha pour sauter. Un obus lui déchira le ventre et il tomba sur la piste au pied de son appareil. Il se vida de son sang et mourut. Il est probable qu'il aurait pu être sauvé si on l'avait secou-*

Le 28 septembre 1943, l'*Unteroffizier* Rudolf Oltmanns retourne son FW 190A-5 (Wk.Nr. 470051) sur la piste de Grimbergen. Il porte toujours ses *Stammkennzeichen*. Oltmanns sera blessé dans cet incident, mais reviendra à l'unité. Il sera cependant tué au combat le 2 juillet 1944 en Normandie.



ru à temps et placé pansements et garrots. Mais, terrifiée, l'équipe de secours de l'aérodrome avait gagné les abris. Waldemar Söffing devint enragé. Il était furieux de perdre aussi stupidement un camarade. Il sortit même son pistolet lance-fusées pour tirer à bout portant contre le chef-infirmier mais on sut le désarmer à temps ».

Philip Schmelzer est revenu fin mars/début avril de son séjour de convalescence. Peu après, le I./JG 26 part à Vendeville. Vers le 20 avril, le *Gruppe* est détaché à Cazaux, où les pilotes peuvent bénéficier de quelques jours de relaxation. Mais le séjour tourne à la tragédie lorsque le 26 avril, l'*Oberleutnant* Kurt Kranefeld (successeur de Meier comme *Kapitän*) et un de ses pilotes se noient dans le lac de Cazaux lorsque leur voilier se retourne. Les circonstances demeurant fort mystérieuses, comme certains, Schmelzer pense qu'il aurait pu s'agir d'une action de la résistance française.

Revenu à Lille, les pilotes du *I.*/JG 26 reprennent leurs opérations. Le 15 mai 1944, l'*Unteroffizier* Schmelzer décolle en formation avec Söffing et deux camarades.

« *Alors que je volais près d'Armentières, le moteur de mon appareil prit feu. Je savais qu'il était suicidaire de tenter l'atterrissage sur le ventre dans pareilles conditions et décidai donc de sauter. Je gagnai de l'altitude, larguai la verrière, retirai mes sangles de siège et mon laryngophone. Puis je me dressai. À ce moment, mon appareil se renversa et je fus projeté dans les airs. Je heurtai l'empennage et ressentis une violente douleur au bassin. Je ne perdis cependant pas connaissance et pus ouvrir mon parachute. Je me posai à 500 mètres de ma machine qui brûlait au sol. Je gisais sur le sol lorsque des civils français arrivèrent près de moi. Ils me demandèrent si j'étais Américain. Suite à ma réponse négative, ils partirent mais ne me firent aucun mal. Des soldats d'une batterie côtière survinrent peu après et m'emmenèrent au* Lazarett *de Wevelgem où je demeurai environ trois semaines. J'assistai passif à divers bombardements, ce qui me laissa une totale sensation d'impuissance et me morfondit. Je pus finalement regagner Vendeville* ».

Naturellement, le convalescent ne peut reprendre de suite du service et est affecté au *Tross* (échelon roulant). Le 6 juin, les Alliés débarquent en Normandie et le I./JG 26 se porte plus près du front. Arrivé dans le secteur de Paris (via Beauvais), Schmelzer ressent une douleur à l'œil et est envoyé au grand hôpital de Clichy. Il y est déclaré inapte au vol. Comme tout pilote est utile en ces moments critiques, le *Kommandeur* Borris lui demande ce qu'il veut faire. Schmelzer est prêt à combattre à nouveau mais un ordre venu de l'autorité supérieure le lui interdit. Il s'en étonnera puisque des pilotes volant en opérations étaient parfois borgnes ! Mais «*Befehl ist Befehl !*» et Schmelzer quitte Paris pour Berlin-Gatow. Il postule pour les « *Sturmjäger* » ce qui lui est refusé. On lui propose une *Transportgeschwader* mais il ne veut pas voler passivement en Ju 52. Il reçoit alors le choix: la *Flak*, les parachutistes ou la *Waffen-SS* et décide d'entrer dans les *Fallschirmjäger*. Il est ainsi affecté à Gardelegen au 15ème Régiment de Parachutistes.

C'est la fin de la carrière d'aviateur de l'*Unteroffizier* Schmelzer. Sans entrer dans les détails, on peut signaler qu'il connaîtra mille péripéties. Engagé dans la bataille des Ardennes, il sera blessé au pied près de Bastogne. En février 45, son bataillon de convalescents, envoyé à Berlin pour assurer la défense de la capitale, sera détourné vers le *Kessel* de la Ruhr. Après divers mouvements, l'unité se dissout et, à l'arrivée des troupes américaines, Schmelzer et une poignée de camarades pourront s'habiller en civil et échapper à la captivité. En mai, muni d'une carte où il a tracé une ligne directe vers Ansbach, Philip Schmelzer prend une houe, la place sur son épaule et, devenu un inoffensif paysan, regagne sa ville natale. Il l'atteindra le 15 juin pour y retrouver sa famille (y compris son frère, grièvement blessé). Pendant quelques mois, il sera chauffeur pour l'armée américaine d'occupation.

Dans les années d'après-guerre, Schmelzer exercera une profession qui l'amènera en Sarre où il vivra jusqu'à sa pension. Il y décède le 20 février 1997 à quelques semaines de son 77ème anniversaire.

Ewald Schnier et la mascotte de l'unité. Schnier, né en 1918 en Westphalie, était peintre de profession. Arrivé à l'unité en août 43, il sera tué le 9 mai 44 en combat près d'Echternach (Eifel).

Aéro Bibliothèque

Chroniques C-J. Ehrengardt

L'alpha et l'omega du Centaure

À l'heure où vous lirez ces lignes, ce ne sera plus une nouveauté, mais le manque de place et notre périodicité nous ont contraints à différer la chronique de cet ouvrage. Si nous avons, néanmoins, décidé de la publier, c'est parce que nous avons trouvé cette monographie excellente en tous points.

Décidément, Giorgio Apostolo est passé maître dans l'art de l'édition aéronautique et, en dehors d'une couverture légèrement « ringarde », il est difficile de trouver la faille. Il y en a pour tous les goûts : technique, historique, maquettisme... Les photos sont nombreuses, superbement imprimées et souvent inédites (les photos de G.55 lance-torpille ou syriens ne courent pas les rues). Le texte est mixte, partie en italien, partie en anglais.

Les maquettistes apprécieront les beaux profils en couleur de Richard Caruana, les écorchés techniques, les plans à l'échelle et les photos de détail, style « *Walk Around* », mais aussi une revue des principales maquettes de cet appareil. Cet ouvrage est en vente en France chez nos annonceurs, au prix conseillé de F. 110.- (16,80 euros).

FIAT G.55 - P.Vergnano avec G.Alegi - Coll. Ali d'Italia, La Bancarella Aeronautica, Turin - Sans ISBN - 64 pages, 84 photos n&b, planches couleur, plans au 1/48ème, écorchés.

Doppel... Dekker

Oui, c'est vrai, nous avions juré de ne pas nous occuper de maquettes. Mais, ceci n'est pas vraiment une maquette. D'ailleurs, tous les puristes vous le confirmeront : cela tient davantage du bas-relief.

Partant de la double constatation qu'il existait trop de décorations pour un même modèle (excusez-nous !) et que les maquettes classiques devenaient rapidement des nids à poussière pris en grippe par ces dames, Thierry Dekker a eu l'idée de présenter un double profil gauche en perspective, moulé en résine avec détails en photodécoupe. Plus d'envergure encombrante, plus de train fragile, votre modèle s'assimile davantage au Départ des volontaires de Rude qu'au Penseur de Rodin.

Avantages : ça s'encadre et ça se plante au mur et pour les célibataires, c'est plus original que les estampes japonaises.

Inconvénients : pas facile de peindre une cocarde sous l'embryon d'aile vue en perspective et puis, certains modèles (par exemple, le Spitfire ou le Ta 152H) vont perdre leur caractère qui, justement, tenait dans la forme et la taille des ailes.

L'idée est intéressante. Il faudra juste améliorer la verrière, actuellement opaque, ce qui nuit au rendu de la « maquette ». Le P-51D sera rapidement rejoint dans la collection par un Fw 190D-9 et un Bf 109K-4.

Profil Dekker - 4, villa d'Anjou, 94430 Chennevières (Tél. 01.45.94.20.44). Prix : 220,oo F.

Bétheniville

Le Musée de l'AASF de Vraux, qui avait parraîné l'ouvrage de F.& P. Roger (cf Aéro-Journal n° 5), récidive et soutient l'initative d'un jeune historien qui s'apprête à publier un livre consacré à l'histoire de Bétheniville. Rappelons que ce terrain fut une base de la RAF pendant la période 1939-1940.

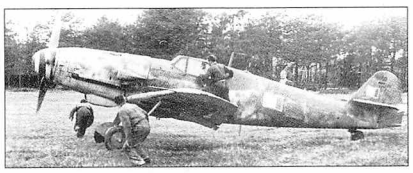
Bravo et merci à Gérard Faux et à tous les membres de l'association Maison Rouge d'assurer la relève de cette façon.

Nous espérons seulement que le jeune Arnaud Gillet prendra le soin de vérifier à deux fois les revendications de victoires des Britanniques...

Ce livre est offert en souscription jusqu'au 30 juin 1999 (dépêchez-vous !), au prix de F. 175,oo plus F. 20,oo de frais de port. Après cette date, il vous en coûtera F. 195,oo (plus port).

Écrire directement à l'auteur en précisant la langue de l'ouvrage, puisqu'il est également édité en anglais :

Arnaud Gillet - 58, rue du Neuf-Bourg - 51490 Bétheniville.



Centaure et sans reproche

Ce livre fait immanquablement penser aux célèbres œufs en chocolat pour enfants : quand on le voit, on fait « Ha ! », quand on l'ouvre, on fait « Ouah ! » et quand on le lit, on fait « Hmm ! ».

Certes, l'aviation de l'ANR est un peu mieux connue depuis quelques années, mais ce livre, signé Giancarlo Garello, détaille par le menu les activités de la célèbre escadrille *Montefusco*, créée par le capitaine Giovanni Bonet.

Le texte (en italien, avec résumé en anglais à la fin) retrace l'histoire de l'escadrille en deux étapes. D'abord, depuis sa naissance aux forceps, malgré la réticence des Allemands, jusqu'à mai 1944, quand elle opéra de manière indépendante; ensuite, à partir de son incorporation au 1° *Gruppo* jusqu'à la reddition, le 28 avril 1945 et à la mort d'Adriano Visconti, exécuté par des partisans.

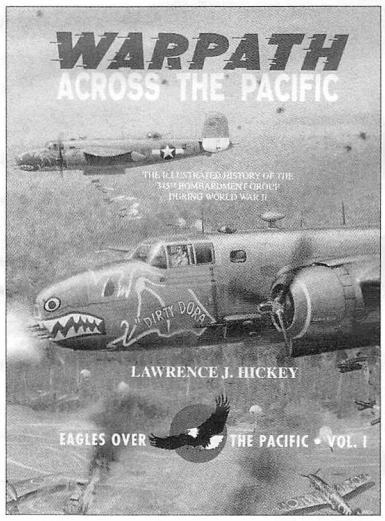
L'auteur a tenté, à chaque fois que c'était possible, de faire vivre les combats aériens des deux côtés. Notamment, il a retrouvé la manière dont avait été abattu le capitaine Bonet, dès le premier combat de l'escadrille, le 29 mars 1944.

Les annexes donnent l'organigramme de l'unité et la liste des Bf 109G en charge à la mi-avril 1945, ainsi qu'un bref curriculum vitæ des pilotes (avec nombre d'heures de vol, de victoires et décorations).

Les photos sont nombreuses (plus de 300) et, en règle générale, de bonne qualité et fort intéressantes : Fiat G.55 de la *Montefusco*, MC.205 et Bf 109G-10 du 1° *Gruppo*... On trouve également quelques profils en couleur de belle facture.

Le tout est mis en page d'une manière agréable et l'impression est d'excellente qualité. À déguster sans modération.

Centauri su Torino - G.Garello - G.Apostolo Editore, Milan - ISBN 88-87261-04-0.
Prix non communiqué, voir nos annonceurs.



B-25 sur le sentier de la guerre

Décidément, me voici bien chanceux pour cette rubrique. Une fois n'est pas coutume.

Pour les passionnés de la guerre du Pacifique, qui veulent en savoir plus long sur l'action des B-25 de la 5th *Air Force*, s'il est un livre qu'ils doivent absolument posséder, c'est bien celui-ci. L'ouvrage est consacré aux quatre escadrilles du 345th *Bombardment Group*, qui décorèrent leurs avions de têtes de chauve-souris, de broncos, d'Apache et de faucon du plus bel effet. Difficile de faire plus bariolé.

Je n'irai pas par quatre sentiers : c'est la meilleure monographie jamais publiée sur une unité de combat. Ce n'est même pas une encyclopédie, c'est la Samaritaine : on y trouve tout !

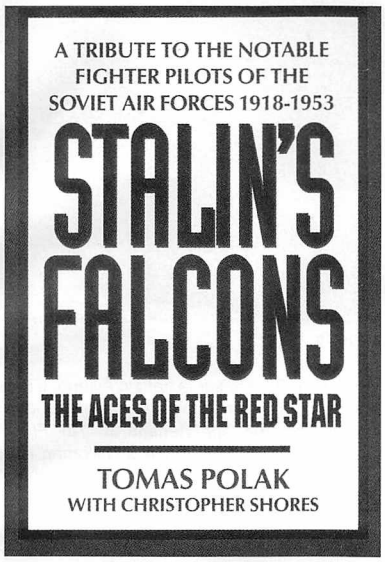
Le livre est abondamment illustré de photos, plus de mille, dont 53 en couleur, de profils en couleur (48, rien que ça) dont les légendes sont à vous couper le souffle de précision. Outre l'histoire chronologique de ces unités, l'auteur donne la liste complète de *tous* les B-25 utilisés, avec tous les détails indispensables (surnom, date d'entrée et de sortie, sort...).

Si le texte est écrit simplement et se lit comme un roman d'aventure, l'iconographie est incontestablement le point fort de l'ouvrage. Les équipages du 345th BG avaient installé une caméra à haute définition sous le fuselage de leurs B-25 et filmaient systématiquement toutes leurs attaques. Superbement exploités, certains de ces clichés pleine page sont saisissants, en particulier les navires japonais sous les bombes, dont beaucoup semblent avoir été photographiés à moins de vingt mètres au-dessus du niveau de la mer... et des canons de DCA.

Une suite est en préparation, concernant notamment les groupes de P-39/P-38.

Le livre n'est pas bon marché (environ 450,oo FRF), mais j'ai rarement vu un tel rapport qualité/prix.

Warpath across the Pacific - L.J. Hickey - Int. Research & Publ. Corp., Boulder, Colorado.



Les Soviets suprêmes

Cet ouvrage, dans la tradition des *Aces High* du même co-auteur bien connu, recense avec méticulosité plus de 1 000 pilotes soviétiques ayant le statut d'as, une notion, soit dit en passant, typiquement occidentale. Il n'y a cependant pas que les Soviétiques, puisque figurent en bonne place nos pilotes du « Neu-Neu », ainsi que quelques autres de pays satellites ou qui n'allaient pas tarder à l'être.

Il s'agit d'une intéressante base de données, qu'il convient pourtant de traiter avec circonspection. En règle générale, dans les états totalitaires, la hiérarchie aime bien qu'on lui dise ce qu'elle a envie d'entendre. Sans vouloir généraliser, il est évident que certains palmarès ont été gonflés pour la plus grande satisfaction du camarade commissaire politique. L'étude des archives de l'ex-Union Soviétique n'a pas encore été suffisamment approfondie par les chercheurs pour que l'on puisse, aujourd'hui, faire la part des choses. Il appartiendra aux générations futures de régler cette question.

En attendant, ne boudons pas notre plaisir avec ce livre qui s'étend, en fait, de 1918 à 1953, avec quelques lignes sur les combats ultérieurs auxquels ont pu prendre part les pilotes soviétiques. La première partie est consacrée à l'organisation des régiments de chasse et constitue, incontestablement, un morceau de choix.

Le livre est illustré de 168 photos, groupées en deux cahiers distincts. Si certaines montrent que l'on n'est pas au bout de nos (bonnes) surprises avec les décorations des avions soviétiques, la plupart sont des portraits sans grand intérêt et prouvent que l'éditeur est plus encombré qu'autre chose avec les photos.

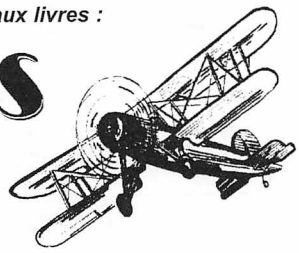
Ceux qui ont lu *Stalin's Eagles* trouveront avec les « Faucons » un ouvrage mieux structuré, plus complet et plus à jour. Ils regretteront peut-être l'iconographie mieux élaborée, la liste par nombre de victoires et les récits plus anecdotiques du premier. Et s'il fallait faire un choix, j'achèterais les deux...

Stalin's Falcons, The Aces of the Red Star - T.Polak avec C.F.Shores - Grub Street, Londres - ISBN 1 902304 01 2 -

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Les monographies indispensables :

Aerodetail
N° 22 Grumman F4F Wildcat 210 F
N° 23 Mosquito 269 F

«Aircraft of the Aces» 119 F le vol.
96 pages, 100 photos env. en N&B, 60 à 70 profils couleurs, plans au 1/72ème. En anglais.
N° 24 P-47 Aces of the 8th Air Force
N° 25 Bf 110 Aces of WWII
N° 26 P-47 & P-51 Aces of the Pacific

«Combat Aircraft» 119 F le vol.
96 pages, 100 photos env. en N&B, 30 à 40 profils couleurs, plans au 1/72 ou 1/96ème. En anglais.
N°8 P-61 Black Widow units of WWII
N°9 Mosquito Fighter/Fighter-Bomber Squadrons of WWII
N°10 SBD Dauntless units of WWII
N°11 B-24 Liberator units of the Pacific war
N°12 RF-8 Crusader units over Cuba and Vietnam

Collection MBI 89 F le vol.
Monographies tchèques, 57 à 78 pages, 60 photos env., 25 profils couleurs, plans, intérieurs. En anglais & tchèque.
N°4 Focke-Wulf Fw 189
N°5 Republic P-47 Thunderbolt
N°6 Curtiss P-40

Collection Ali d'Italia 110 F le vol.
monographies sur l'aviation italienne 1939-45, 48 à 56 pages, une centaine de photos N&B, plans 1/72 et 1/48ème, dessins, profils et intérieurs. En italien et anglais.
N°7 Breda 65
N°8 Macchi MC 200
N°9 S 79
N°10 Fiat G.55
N°11 S 79 (Part II)

Mini All d'Italia 69 F le vol.
N°1 Fiat CR 25
N°2 Caproni Ca 10
N°3 Fiat RS 14

Collection IBN
En italien et en anglais. **99 F le vol.**
Macchi MC.205 Veltro
Fiat G.55

Collection Walk Around 129 F le vol.
80 pages, près de 200 photos détaillées N&B et couleurs. En anglais.
N°13 P-51 et A-26 (moteur Allison)
N°14 Hurricane
N°15 Mosquito
N°16 B-17
N°17 A-10 Warthog
N°18 F/A-18 Hornet

Collection Warbird Tech 119 F le vol.
monographies de 100 pages, 225 photos env. N&B et couleurs, plans et dessins techniques, quelques inédits. En anglais.
N°13 Douglas Skyraider
N°15 P-61 Black Widow
N°16 U-2 Dragonfly
N°17 Bell P-39 Airacobra/P-63 Kingcobra
N°18 F-105 Thunderchief
N°19 B-1 Lancer
N°20 A/OA-10 Warthog

Coll. Monographie Lotnicze 98 F le vol.
monographies polonaises, 80 pages env., 160 photos, profils couleurs, dessins, plans & intérieur. En polonais.
N°31 Messerschmitt Me 262 (cz2)
N°38 Spitfire
N°39 Spitfire
N°40 Spitfire
N°41 Douglas A-20
N°42 Messerschmitt Me 109
N°43 Messerschmitt Me 109 (cz2)
N°49 Messerschmitt Me 109 (cz5)
N°48 Ki.43 «Oscar»
N°51 Hurricane (cz1)
En anglais.
N°4 Luftwaffe 1939-45 camouflage and markings
N°5 Luftwaffe 1939-45 camouflage and markings
N°10 Yak-1/Yak-3

Collection Detail & Scale 119 F le vol.
72 pages, près de 200 photos de détail en N&B et couleurs, plans 1/72ème, dessins techniques. En anglais.
N°55 F4U Corsair (part 1)
N°56 F4U Corsair (part 2)
N°57 P-38 Lightning (part 1)
N°58 P-38 Lightning (part 2)
N°59 F-84 Thunderjet
N°60 B-25 Mitchell

Squadron special (A) 99 F le vol.
- Thunderbolt P-47 in the Pacific Theater

Production Line to Frontline (A) 149 F le vol
N°1 P-51 Mustang
N°2 B-17 Flying Fortress
N°3 P-38 Lightning

Quelques nouveautés sélectionnées...
(A : en anglais, F : en français)
La Légion Condor – Avions coll. (F) **290 F**
Combats aériens sur la Meuse – Roger (F) **150 F**
Lysander «de la tourmente au clair de lune» – Sabena Old Timers (F) **125 F**
Building the Messerschmitt Bf 109 – Philipps & Hjermstad (A) **139 F**
Courage Alone – Dunning (A) **350 F**
Secret Aircraft Design of the Third Reich – Myhra (A) **525 F**
Junkers Ju 87 – Smith (A) **299 F**
B-24 Liberator – Bowman (A) **299 F**
B-17 Flying Fortress – Bowman (A) **299 F**
Supermarine Spitfire – Burns (A) **299 F**
Soviet Combat Aircraft of WWII – Gordon & Khazanov (A) **295 F**
Stalin's Eagles – Seidl (A) **549 F**
Stalin's Falcons – Polak (A) **399 F**
Mosquito : complehensive guide for the modeller (A) **179 F**
Hurricane : complehensive guide for the modeller (A) **179 F**
Fighter General : Adloph Galland – Toliver & Constable (A) **439 F**
Green Hearts First in combat with Dora 9 – Urbanke (A) **620 F**
JG 26 War Diary vol.2 1943/45 – Caldwell (A) **329 F**
JG 53 vol.3 History of the «Pik As» – Prien (A) **759 F**
British Warplanes of WWII – J.March (A) **295 F**
Cockpit, an illustrated history of WWII aircraft interior – Nijboer (A) **295 F**
Major piston aeroengines of WWII – Bingham (A) **350 F**
Spitfires & polished metal – Moss & McBee (A) **199 F**
Last talons of the Eagle – Hyland & Gill (A) **229 F**
Centauri su Torino – Garello (It.) **285 F**
Eyes for the Phoenix – Thomas (A) **329 F**
Luftwaffe at War (A) **le vol. 95 F**
N° 9 Stukas over Steppe
N°10 German Jets 1944-1956

Vente par correspondance - Frais d'envoi : 30 F par commande pour la France (Etranger, nous consulter).
Paiement par chèque à l'ordre de Drivers, par Carte Bancaire ou contre remboursement.

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE
Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

CRISE AU KOSOVO

Il ne s'agit pas d'une rubrique d'actualités au sens strict, mais plutôt d'un album constitué à partir de photos récupérées sur différents sites du Web. Nous indiquons les adresses où vous pourrez vous les procurer, ainsi qu'un grand nombre d'autres.

De nombreuses photos en couleur (haute résolution) des avions engagés en Yougoslavie, ainsi que des informations et communiqués officiels, sur le site de l'USAF :
http://www.af.mil/

Photos et communiqués officiels sur le site de l'OTAN :
http://www.nato.int/

Ce très beau CF-18 en provenance du site des forces armées du Canada (en français) :
http://www.dnd.ca/fr/index.html

Avant et après

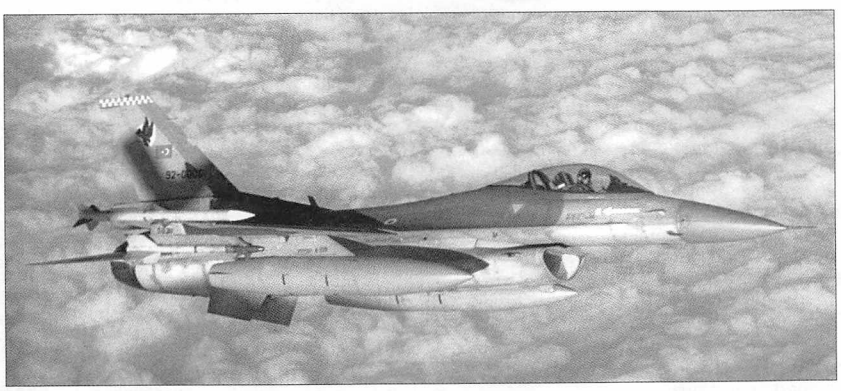
En haut, le F-117A 82-806 sur la base d'Aviano. Il porte les lettres « HO » et l'inscription « *Screamin' Demons* » qui l'identifient comme appartenant au 7th *Fighter Squadron*, 49th *Fighter Wing*, basé à Holloman (New Mexico).
(Photo USAF)

En bas, vus sur le site officiel du gouvernement serbe, les débris de l'appareil, facilement identifiables.
http://www.serbia-info.com/

Les débris de l'un des deux MiG-29 « Fulcrum » serbes abattus le 27 mars au-dessus de la Bosnie-Herzégovine. Celui-ci a terminé sa carrière près du village d'Ugljevik.
(Photo USAF)

Photographié à Aviano, ce EA-6B Prowler des Marines, que l'on peut trouver sur le site :
http://www.usafe.af.mil/kosovo/

Un F-16C turc après un ravitaillement en vol au-dessus de Mildenhall, le 31 mars.
(Photo USAF)



Un conseil à ceux qui veulent « surfer » : laissez faire les « pros » et utlisez au maximum les pages de liens, telle que : http://www.beauties.simplenet.com/kosovo.htm.
Sur celle-ci, vous y trouverez beaucoup d'informations (des deux côtés), y compris l'histoire tragique de cet état à travers les âges.

Auzainvilliers 1939 - 1940

AUZAINVILLIERS. Bien que situé près de Contrexéville, ce terrain en plein cœur des Vosges, sera longtemps officiellement rattaché à la commune de Vittel. Ce n'est qu'en 1951, lorsqu'il deviendra la BA 902, que son nom sera associé à celui de Contrexéville. Cette base doit être dissoute au 1er septembre 1999 – « contrat minceur » de l'armée de l'Air oblige ! À cette occasion, sera éditée une plaquette retraçant l'histoire de cet aérodrome, dont nous vous proposons un résumé pour la seule période de 1939/40. Nous remercions le personnel de la BA 902 pour sa coopération et nous leur souhaitons bonne chance dans la nouvelle affectation qui sera bientôt la leur.

La première apparition d'appareils de l'aéronautique Militaire dans la région remonte au 17 juillet 1912, lorsqu'un détachement occupe le terrain de Vittel, prêté par la société des Eaux pour des manœuvres. Prévu pour accueillir des unités du Royal Flying Corps pendant la Grande Guerre, le terrain d'Auzainvilliers n'est en fait réellement aménagé que fin 1936 pour recevoir un groupe de bombardement lourd en cas de conflit avec l'Allemagne.

LES OISEAUX DE PASSAGE

Lors de la période de tension internationale en mars 1938, les Bloch 200 du GB I/23 sont temporairement déployés à Auzainvilliers. Le 1er septembre 1939, c'est le GB I/12 qui s'y présente en prévision de la déclaration de guerre, alors imminente.

Mais, ce groupe est équipé, lui, en Bloch 210 et personne n'a eu l'idée de vérifier la longueur de la piste. Si les appareils se posent sans encombre, il est hors de question de pouvoir les faire décoller en pleine charge pour des missions de guerre. Le 8 septembre, après avoir vainement cherché un terrain dans la région susceptible de loger ses appareils, le GB I/12 s'envole pour Orléans-Bricy.

LE GR I/52

Le GR I/52 stationne à Chaumont-Semoutiers (52) depuis le début des hostilités. Équipé en Potez 637, il constitue l'unité de reconnaissance stratégique affectée à la 3ème Division Aérienne (ZOAE). Le 17 septembre, il reçoit l'ordre de faire mouvement sur Vittel-Auzainvilliers.

L'effectif du groupe est de 17 officiers, 61 sous-officiers et 112 hommes de troupe, sous les ordres du capitaine Massié. Le PC est organisé dans une classe de l'école et la salle de renseignements, orgueil du groupe, dans le salon d'honneur de la mairie. La section photo est installée près de l'église.

La visite approfondie du site est décevante. Le camouflage est quasiment impossible. Les couverts sont inutilisables pour mettre les appareils à l'abri, car le terrain est très gras et gorgé d'eau. Les véhicules sont parqués dans les fermes du village. La défense aérienne est mal organisée, les postes de tir sont dans l'eau; tout est à refaire. Les travaux d'installation débutent immédiatement.

Le colonel François, chargé de coordonner les missions de reconnaissance au profit de la 3ème DA, installe son PC à Auzainvilliers.

Septembre 1939

La première mission au départ d'Auzainvilliers décolle à 14h50, le 20 septembre. L'équipage sous-lieutenant Layec, capitaine Chandèze et sergent Bosco, effectue une reconnaissance à vue d'une heure trois quarts environ au-dessus de Pforzheim et de Wissembourg. Cette mission est interrompue en raison du mauvais temps.

Les mauvaises conditions atmosphériques gênent le travail du I/52 pendant les jours qui suivent.

Le 25 septembre, deux sorties sont interrompues par l'intervention de Bf 109. Les deux Potez 637 attaqués peuvent échapper à leurs poursuivants. Pour ceux-ci, ce n'est que partie remise.

Le 26 septembre, l'équipage du Potez 637 n° 46 (adjudant Brard, adjudant-chef Lagarde et sergent Heitz) ne rentre pas. L'appareil a été intercepté au-

Les restes du Potez 637 n° 46 de l'équipage de l'adjudant Brard, examinés par les Allemands près de Sigmaringen, où il a tragiquement terminé sa mission du 26 septembre 1939. (ECPA)

dessus de Constance par douze Bf 109D du JGr. 176. Heitz, le mitrailleur, est tué dès la première rafale. Le Potez, qui vole à ce moment à 6 500 mètres d'altitude, pique vers le sol. Il est alors tiré par la *flak* qui incendie un moteur. Déjà blessé au bras et au dos par les balles des Messerschmitt, Brard est à nouveau touché à l'épaule. L'observateur évacue l'appareil, mais celui-ci vole trop bas et l'adjudant-chef Lagarde percute le sol, 25 mètres plus bas, sans que son parachute n'ait eu le temps de s'ouvrir. Il est tué sur le coup. À bout de force, Brard écrase plus qu'il ne pose son avion près de Sigmaringen, vers 11h45. La victoire est attribuée au *Leutnant* Güth. Brard est recueilli et soigné par les Allemands, ses camarades sont enterrés avec les honneurs militaires dans le cimetière local.

Au cours des jours suivants, plusieurs missions doivent être interrompues en raison d'une panne d'inhalateur, provoquant fréquemment un malaise du mitrailleur.

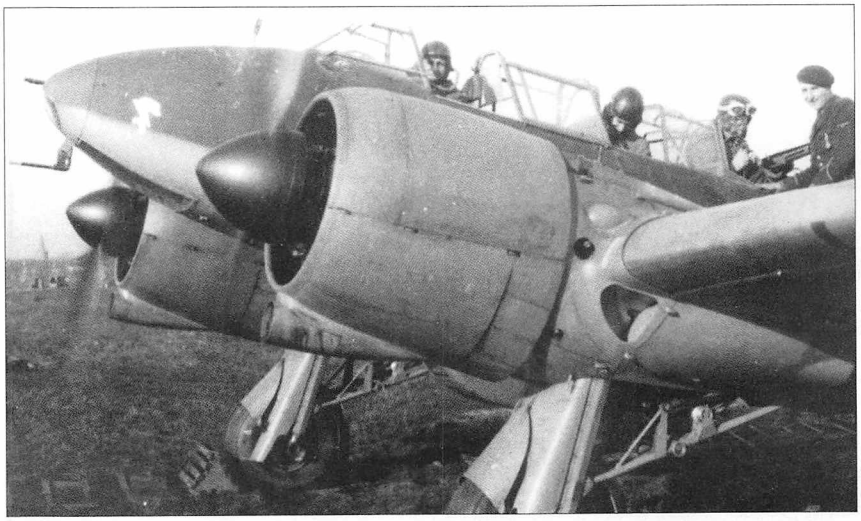
Above:
The wreck of the Potez 637 n° 46 flown by Adjudant Brard is examined by the Germans, near Sigmaringen where its mission tragically ended on September 26, 1939.

Below:
Capitaine Bertaux is ready to take off from Chaumont-Semoutiers, on September 4, 1939. Bertaux will be killed in a crash while flying the Potez 637 n° 29 on June 2, 1940.

Départ en mission pour l'équipage du capitaine Bertaux, le 4 septembre 1939, depuis le terrain de Chaumont-Semoutiers. On note l'insigne de la 1ère escadrille sur le nez. Le capitaine Bertaux se tuera accidentellement à bord du n° 29 le 2 juin 1940. (SHAA)

Octobre 1939

Ayant décollé vers 15h30 le 1er octobre, le Potez 637 n° 38 (adjudant Février, sous-lieutenant Champeaux, caporal-chef Dumas) fait demi-tour au-dessus de Sélestat en raison du mauvais temps qui empêche toute observation. C'est à ce moment que le mitrailleur avertit son pilote de la présence d'un Heinkel He 111. Février, n'hésitant pas l'ombre d'une seconde, bascule son Potez et attaque le Heinkel comme s'il pilotait un monomoteur de chasse. Il redresse habilement en ouvrant le champ de tir au mitrailleur qui touche le bombardier allemand. Celui-ci tombe en flammes et s'écrase près de Karlsruhe. Le caporal-chef Dumas n'a tiré que 15 balles. Malheureusement, cette perte ne figure pas dans les archives allemandes et il n'a pas été possible d'identifier l'unité de ce Heinkel.



Le 3 octobre, le Potez 637 n° 39, touché par la *flak* près d'Offenburg, doit se poser en rase campagne, par mauvaises conditions météorologiques, non loin d'Obernai. L'appareil est détruit, mais l'équipage (adjudant Le Saoult, adjudant-chef Véron et sergent Mélot) s'en tire avec de simples contusions.

Le 14 octobre, le Potez 637 n° 32 est raccompagné sur ses lignes par trois chasseurs ennemis qui l'ont pris en chasse au-dessus de Karlsruhe. On dénombre cinq impacts de balle, mais l'équipage de l'adjudant Février est indemne.

Le 16 octobre, grosse chaleur pour l'équipage du n° 37 (pilote, adjudant Guyot), attaqué par six Bf 109 à 6 000 mètres à la verticale de Kaiserslautern. Le pilote exécute un piqué suivi d'une série d'évolutions serrées au ras du sol et rentre avec trois impacts dans le fuselage. À noter qu'un appareil du GR II/52 n'aura pas cette chance dans le même secteur et à peu près au même moment, et tombera victime du I./JG 53 (deux tués, un blessé grave).

Le 18 octobre, trois équipages de la 2ème escadrille sont détachés à Herbévillers, en renfort du GR II/52 qui vient d'être durement éprouvé. Toutefois, le terrain d'Herbévillers devient rapidement impraticable et les équipages sont rapatriés sur Auzainvilliers, d'où ils poursuivent leurs missions au profit de la Vème Armée.

Malgré les mauvaises conditions atmosphériques, le GR I/52 a accompli 25 sorties au cours du mois d'octobre. Le relevé de la ligne Siegfried est terminé. Un assemblage de deux mètres de long, représentant la côte nord du lac de Constance, est affiché dans la salle de renseignements.

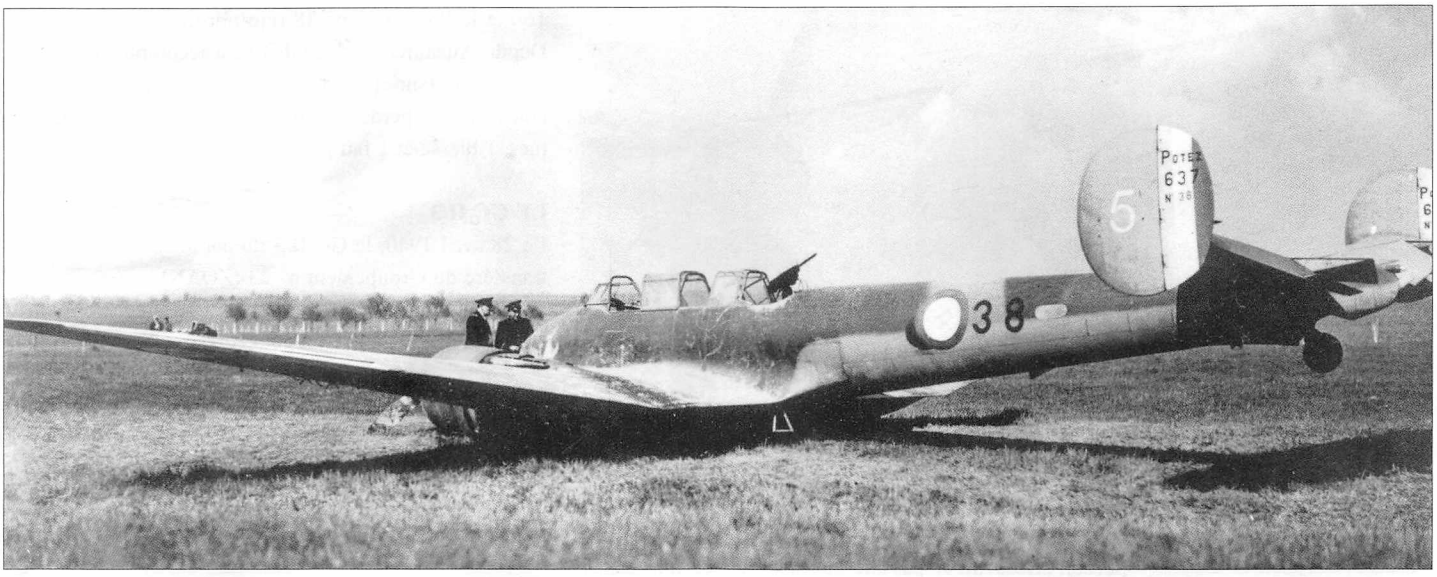
Novembre et décembre 1939

Le 11 novembre, le lieutenant-colonel d'Arnaud de Vitrolles succède au capitaine Massié à la tête du GR I/52. Le lendemain, un équipage part à Bordeaux pour effectuer un stage de formation sur Bloch 174.

Le 28 novembre, le groupe touche son premier Potez 63.11, le n° 160. Il a été, en effet, décidé de rééquiper le I/52 sur ce modèle en attendant la livraison des Bloch 174, type sur lequel il devrait être entièrement transformé au printemps 1940.

Peu satisfaite de l'altitude à laquelle se déroulent les missions (au-dessus de 6 500 mètres), la 3ème Division demande des sorties « en vol rasant ». Ceci entraîne une question posée par écrit sur le cahier d'ordres de la 2ème escadrille : « *On parle de faire des missions en vol rasant. Se fera-t-on plus ou moins raser par les tondus d'en face ?* ». Quoi qu'il en soit, le 12 décembre, le groupe commence ses premiers vols d'entraînement au vol rasant.

Le 21 décembre, le Potez 637 n° 41 s'écrase vers midi à proximité de Schirmeck. L'équipage (adjudant Le Saoult, adjudant-chef Véron et sergent-chef Mélot)



périt carbonisé dans l'épave. Les circonstances de cette perte sont encore inexplicables, bien que les équipages du I/52 pensent à une action de la chasse ennemie. Les archives allemandes restent muettes sur ce sujet.

Janvier et février 1940

Le 23 janvier, le lieutenant Fourquet remplace le lieutenant Guillochon, hospitalisé, comme commandant de la 2ème escadrille.

Le 25 janvier, le Potez n° 35 (pilote, lieutenant Layec) est pris en chasse par douze Bf 109 au-dessus de Haguenau. Layec grimpe jusqu'à 10 000 mètres, suivi par les 109 en formation. Après une longue poursuite, ils finissent par abandonner. Le mitrailleur arrière n'a pas pu tirer un seul coup, son arme s'étant enrayée à cause du froid.

Au cours de ces deux mois, le temps passe des chutes de neige, au gel intense, puis au redoux avec son cortège de boue et d'inondations, autant de conditions qui ne sont guère favorables à l'envoi de missions de reconnaissance.

Mars et avril 1940

Le lieutenant Fourquet effectue une longue mission en vol rasant à bord du Potez 63.11 n° 169. Il survole Francfort, Fribourg avant de revenir par Kaiserslautern. Son retour provoque un émoi passager à Auzainvilliers, car à l'heure prévue pour la panne d'essence, le Potez n'est toujours pas là. Ses camarades sont soulagés d'apprendre, deux heures plus tard, qu'il s'est posé à Nancy. Enthousiasmé par le résultat de la mission, le général Bouscat rend visite le soir même au groupe et en profite pour décorer le lieutenant Layec. À Vittel, on débouche... le champagne !

Le 16 mars, un coup de téléphone de Nancy avertit que le Potez n° 45 a été touché par la *flak* dans la région de Coblence. Le lieutenant Layec, pilote, a été sérieusement blessé. Le lieutenant-colonel de Vitrolles se trouvait à bord comme observateur (ce n'était d'ailleurs pas sa première mission, un fait suffisamment rare dans les groupes de reconnaissance pour être souligné). Ce dernier, de retour au terrain, donne quelques détails.

Malgré le mauvais temps, l'équipage a décidé de

Le Potez 637 n° 38 de la 2ème escadrille du GR I/52, vainqueur d'un Heinkel He 111, le 1er octobre 1939, a été victime d'un accident lors de son repli tardif d'Auzainvilliers, le 20 avril 1940.
(SHAA)

Above: The Potez 637 n° 38 of GR I/52, which shot down a He 111 on October 1, 1939, crash-landed during the withdrawal from Auzainvillers, on April 20, 1940.

Below: The first war mission for GR I/52 was carried out by Capitaine Bertaux from Chaumont-Semoutiers on September 4, 1939.

Première mission de guerre du GR I/52 : l'équipage du capitaine Bertaux, à bord du n° 45, décolle depuis le terrain de Chaumont-Semoutiers, le 4 septembre 1939.
L'appareil porte un « 1 » blanc, distinctif du commandant d'escadrille, sur la dérive.
(SHAA)

Traditionnelle photo de famille. Les équipages et mécanos de la 1ère escadrille du GR I/52 entourent leur commandant, le capitaine Bertaux (cinquième en partant de la droite). (Photo de Vitrolles)

percer. Alors qu'il passait en rase-mottes au-dessus du terrain de Coblence, l'avion a été atteint par la *flak*. Layec a eu la jambe et la main gauches traversées de part en part et a reçu onze éclats d'obus et de métal dans tout le corps. L'avion a été durement touché, mais Layec a réussi à le poser à Nancy.

Le 24 mars, quatre Bf 109E du II./JG 52 tombent par surprise sur le Potez 637 n° 36 (équipage : adjudant Barbier, sous-lieutenant Brugerolles et sergent Dumas), près de Zweibrücken. Le pilote a reçu l'ordre de ne passer les lignes qu'à la faveur des nuages pour éviter la chasse allemande. Mais, ce jour-là, il n'y a pas un nuage et il faut bien faire la mission... L'*Oberfeldwebel* Griener ouvre le feu à bout portant; apparemment le mitrailleur ne l'a pas vu venir. Brugerolles est tué sur le coup et Dumas, mortellement blessé. Barbier, légèrement blessé, parvient à venir s'écraser dans le *no man's land*, au sud de Rohrbach, où il est recueilli par une patrouille française.

Dans la nuit du 29 au 30 mars, un télégramme apprend que le groupe est transféré à St Dizier. Dans l'après-midi du 30, le Bloch 174 n° 31 piloté par le capitaine Bertaux (commandant la 1ère escadrille) se pose à Auzainvilliers. Le 2 avril, tandis que le lieutenant-colonel de Vitrolles cède son commandement au commandant Faye, le GR I/52 s'envole pour la Haute-Marne, avec les Potez 63.11 n° 155, 164, 183 et 186 et les Potez 637 n° 30, 34, 35 et 40. Le Potez 63.11 n° 160 et le Potez 637 n° 38 rejoindront ultérieurement.

Depuis Auzainvilliers, le GR I/52 a accompli 54 missions de guerre (sur 112 décollages), obtenu une victoire confirmée et perdu 3 appareils à l'ennemi, 7 aviateurs tués, 1 blessé et 1 fait prisonnier.

Above:
Air and ground crews of the 1st Escadrille of GR I/52 around their C/O, Capitaine Bertaux (standing fifth from right).

Below:
Commandant Jules Morlat, C/O of GC II/3 watches the skies. This picture was probably not taken at Auzainvillers, but rather at Connantre, a few weeks earlier.

Le commandant Jules Morlat, « patron » du GC II/3, scrute le ciel à la manière de sœur Anne...
De dos, à gauche en manteau de cuir, le lieutenant Bissoudre. Bien que l'on ne sache pas exactement où cette scène a été photographiée, il est probable que le terrain était celui de Connantre.

LE GC II/3

Le 28 avril 1940, le GC II/3 du commandant Morlat est transféré du Groupement n° 23 (ZOAN) au Groupement n° 22 (ZOAE) et, deux jours plus tard, l'échelon volant quitte Maubeuge-Elesmes pour Auzainvilliers. Le groupe est équipé en Morane 406.

Jusqu'à la date du 9 mai, lorsque le groupe s'envole pour Le Luc afin d'y être transformé sur Dewoitine 520, les pilotes n'ont réalisé que des décollages sur alerte et des protections d'avions de reconnaissance, sans contact avec l'ennemi.

LE GAO 512

Dernier locataire d'Auzainvilliers pendant la guerre de 1939-40, le GAO 512 s'y installe le 15 mai 1940. Ce groupe d'observation est placé sous les ordres du commandant Leclère. Cependant, comme il ne dispose que de cinq pilotes, les huit Potez 63.11 doivent être transférés de leur ancien terrain de La Perthe en plusieurs fois. Toutefois, dès le 17 mai, le GAO reçoit l'ordre de gagner Niedernai. Le 20 mai, l'évacuation est complète.

Dans le courant du mois de juin, Vittel et Contrexéville sont bombardées à plusieurs reprises, faisant quatre morts parmi la population civile. Le 20 juin, les Allemands entrent dans Vittel.

LE GROUPE DE RECONNAISSANCE I/52

Commandants de groupe

Cne Poinsot	- 07.09.39
Cne Massié	08.09.39 - 10.11.39
Lt.Col. de Vitrolles	11.11.39 - 02.04.40
Cdt Faye	03.04.40 - 12.06.40
Cne Martre	13.06.40 - 01.08.40

Commandants 1ère escadrille

Cne Bertaux	- 02.06.40 (†)
Lt Layec	03.06.40 - 01.08.40

Commandants 2ème escadrille

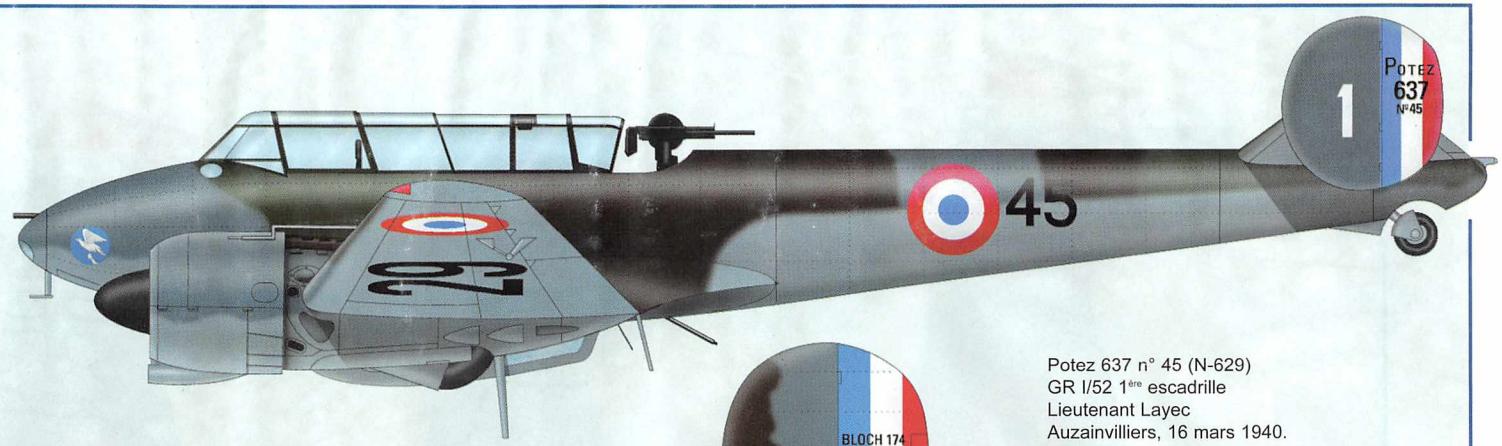
Lt Guillochon	- 22.01.40
Lt Fourquet	23.01.40 - 01.08.40

Après une brillante campagne de France, au cours de laquelle il perd malheureusement encore plusieurs équipages, le GR I/52 traverse la Méditerranée le 20 juin, en repliant avec lui quatre Bréguet 693 et un D.520 (n° 387). Après avoir perçu des Martin 167F sur lequel il devait être transformé, il est finalement dissous le 1er août 1940. Ses hommes et son matériel permettent de reformer le GR I/22. À cette date, il aligne 8 Martin 167F, 7 Potez 63.11, 1 Bloch 174 et... deux Bréguet 693.

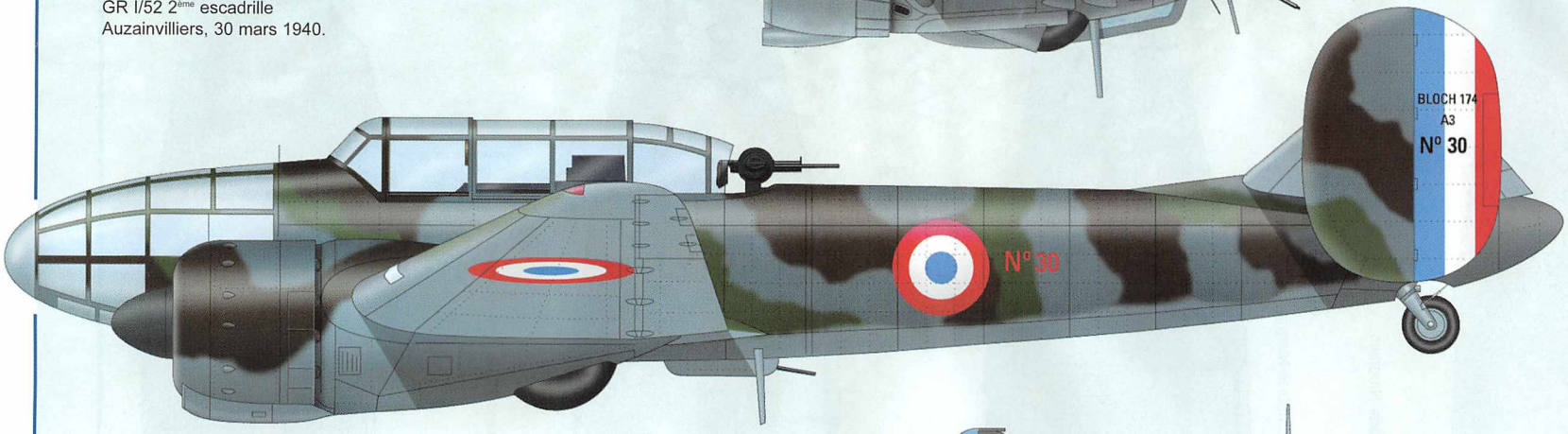
Les Potez 637 du groupe

30 (2)	AC 13.02.40	40 (EM)	ST 20.07.40 (?)
32 (2)	TR EAA 301	41 (1)	AC 21.12.39
34 (2)	ST 20.07.40	42 (?)	TR 04.08.39 II/52
35 (1)	AB 25.05.40	43 (?)	TR 14.02.40 Rayack
36 (2)	AB 24.03.40	45 (1)	AB 16.03.40
37 (1)	AC 07.05.40	46 (2)	AB 26.09.39
38 (2)	AC 28.04.40	47 (1)	AC 06.09.39
39 (1)	AB 03.10.39		

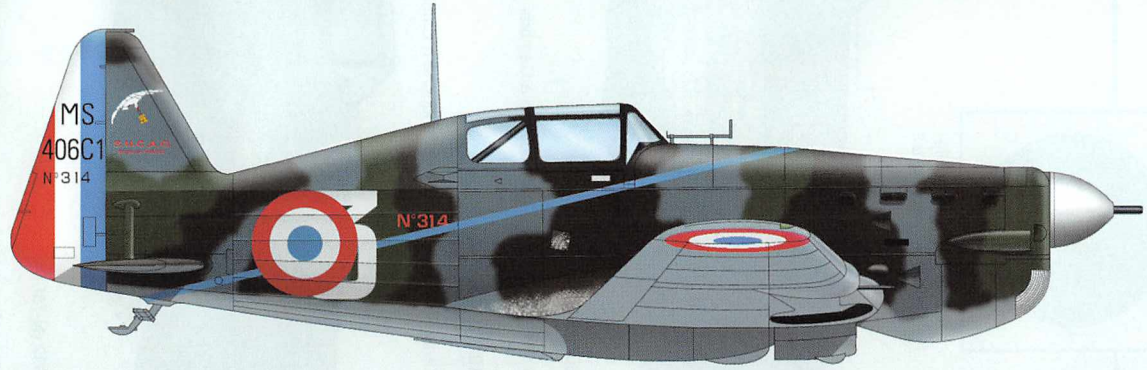
(AB : abattu – AC : accidenté – TR : transféré – ST : stocké)
Entre parenthèses, le numéro de l'escadrille d'affectation (EM = état-major).



Potez 637 n° 45 (N-629)
GR I/52 1ère escadrille
Lieutenant Layec
Auzainvilliers, 16 mars 1940.



Bloch 174 n° 30
GR I/52 2ème escadrille
Auzainvilliers, 30 mars 1940.



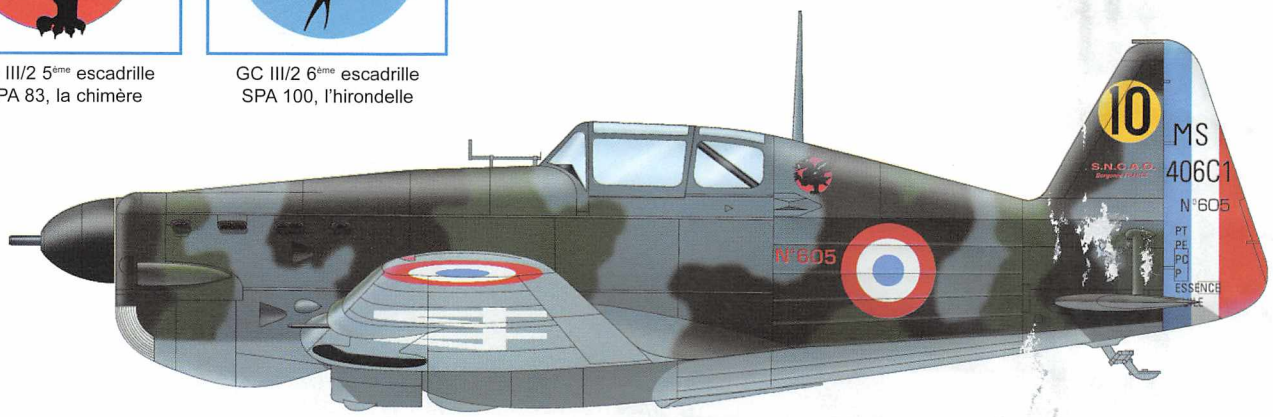
Morane-Saulnier MS.406 n° 314
GC II/3 3ème escadrille
Le matricule militaire a été effacé.

Morane-Saulnier MS.406 n° 758
GC II/3 3ème escadrille
Le matricule militaire a été effacé.

© P.A. Tilley - mai 99

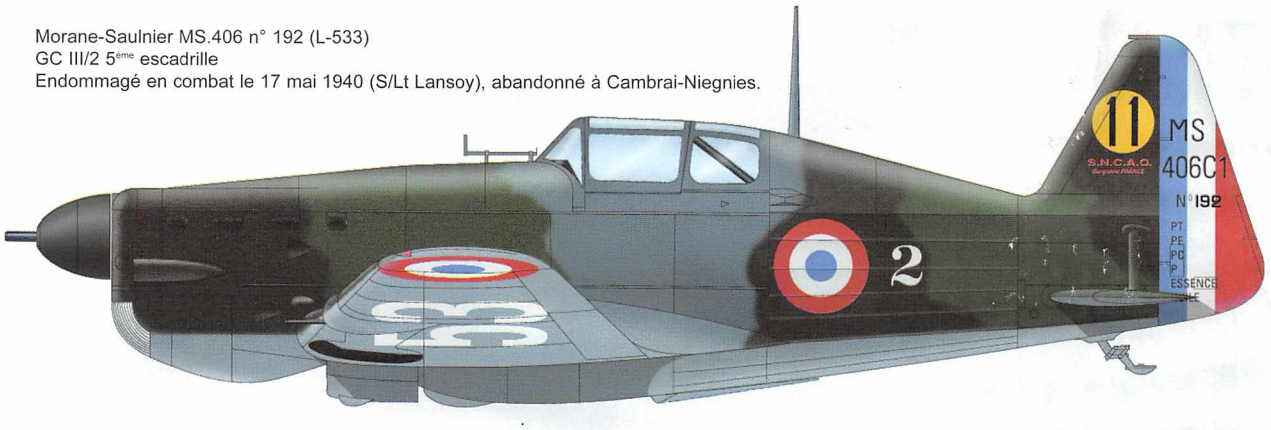
GC III/2 5ème escadrille
SPA 83, la chimère

GC III/2 6ème escadrille
SPA 100, l'hirondelle

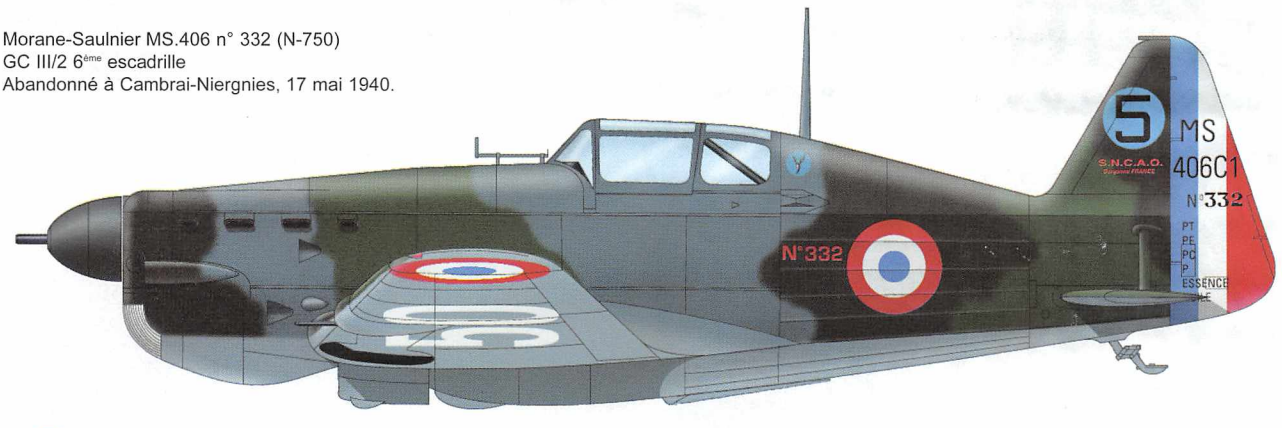


Morane-Saulnier MS.406 n° 605 (L-544)
GC III/2 5ème escadrille
Endommagé au sol le 17 mai 1940 (S/Lt Lansoy), abandonné à Cambrai-Niegnies.

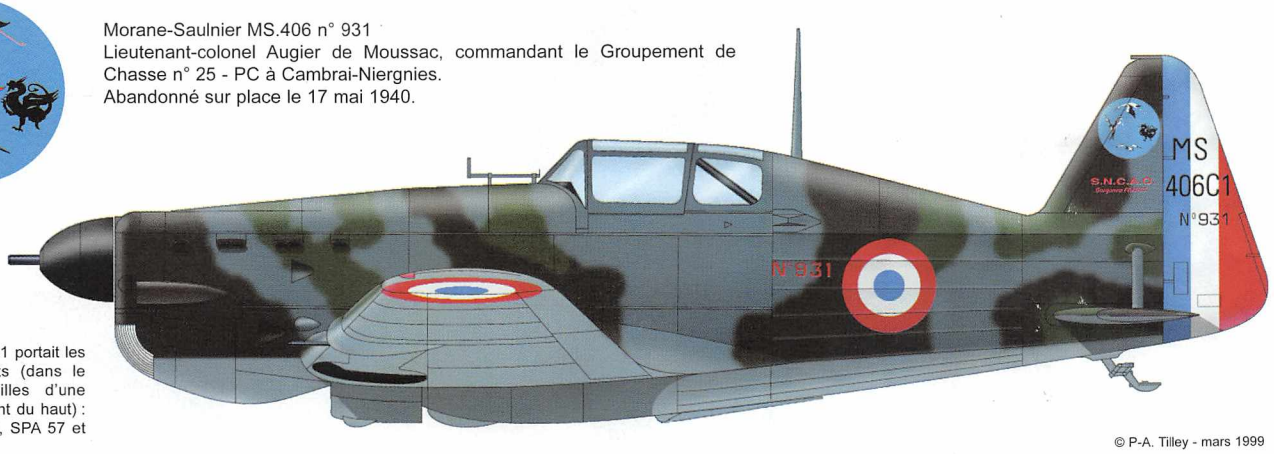
Morane-Saulnier MS.406 n° 192 (L-533)
GC III/2 5ème escadrille
Endommagé en combat le 17 mai 1940 (S/Lt Lansoy), abandonné à Cambrai-Niegnies.



Morane-Saulnier MS.406 n° 332 (N-750)
GC III/2 6ème escadrille
Abandonné à Cambrai-Niergnies, 17 mai 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 931
Lieutenant-colonel Augier de Moussac, commandant le Groupement de Chasse n° 25 - PC à Cambrai-Niergnies.
Abandonné sur place le 17 mai 1940.



Le MS.406 n° 931 portait les insignes suivants (dans le sens des aiguilles d'une montre, en partant du haut) : SPA 3, SPA 100, SPA 57 et SPA 83.

© P-A. Tilley - mars 1999

La chasse française 1939 - 1945 (7)

Le GC III/2

Le GC III/2 compte parmi les groupes de chasse qui ont le plus souffert pendant la campagne de mai-juin. Les pertes, tant en personnel qu'en matériel, ont été très importantes et le groupe a dû être rééquipé en Curtiss H-75A en toute hâte au beau milieu des opérations.

À la mobilisation, le GC III/2 se déploie sur le terrain de Niergnies, près de Cambrai, qu'il occupera avec quelques interruptions jusqu'au 17 mai 1940. Il est commandé par l'un des grands personnages de l'aviation de l'époque, le commandant Frédéric Geille, pionnier en France des troupes parachutées.

Peu de temps après son installation dans le Nord, le groupe déménage pour la Champagne. Le 21 septembre, l'un des pilotes en patrouille, le sergent Duclos, s'égare et se pose dans les lignes allemandes, où il est fait prisonnier. Le lendemain, ses camarades le vengent en descendant un Do 17P de la 3.(F)/22, qui va s'écraser près de Neunkirchen. Mais, comme l'avion est tombé dans ses lignes et qu'il n'y a pas de témoin oculaire, l'adjudant Romey n'est crédité que d'une victoire probable.

Il faut attendre le 30 octobre pour que le III/2 décroche sa première victoire homologuée, un Hs 126. Le 8 novembre, le sergent Barbey s'isole de sa formation qui attaque des Bf 109; il est abattu, grièvement blessé et fait prisonnier. La « Drôle de Guerre » s'achève après quelques accrochages sporadiques avec l'aviation allemande, qui ne donneront aucun résultat tangible de part et d'autre.

Le 10 mai, les choses sérieuses commencent. Et plutôt mal. Des He 111 se présentent à Niergnies peu avant 5 heures du matin en prenant tout le monde par surprise, y compris le réseau de guet. Pas moins de six Morane sont détruits ou mis hors d'usage en quelques minutes. Seul l'adjudant Moret parvient à décoller pour poursuivre les bombardiers et réussit à en abattre un qui va finir sa course derrière la frontière belge. Deux autres Heinkel sont abattus dans l'après-midi, mais les trois Morane engagés sont fortement endommagés. Le GC III/2 réalise 44 sorties dans la seule journée du 10 mai avec 28 appareils disponibles.

Le 12 mai, le III/2 revendique quatre victoires, dont seulement deux sont confirmées. Un Hs 126 est partagé avec la patrouille de renfort du GC III/7 (adjudant Boyer et sergent-chef Morlot).

Le 13 mai, une patrouille tombe dans un piège tendu par un Hs 126 qui attire les Morane au-dessus d'un nid de *flak*. Le « mouchard » est abattu, mais deux Morane subissent le même sort. Gravement brûlés, les adjudant Boyer et sergent-chef Chambon doivent sauter en parachute dans les lignes allemandes. Deux autres appareils rentrent avec des plans en dentelle.

Le 14 mai, deux Heinkel He 111 sont revendiqués par le groupe. Le premier est crédité à l'ensemble de la patrouille (12 pilotes !), ce qui est peu crédible, en dépit de l'affirmation consignée sur le journal de marche : « [le He 111] *est criblé de projectiles par l'ensemble des pilotes* ». Le second est, considéré au départ comme probable, puisque l'appareil désemparé, les deux moteurs en feu, a été perdu de vue à la hauteur de Hannut. La victoire sera confirmée par la suite, sans que l'on ne sache trop pourquoi et comment.

Au cours de l'attaque qui amène la destruction du troisième Heinkel de la journée, la patrouille double supérieure est attaquée par des Bf 109 et Bf 110. Trois Morane sont mis à mal et l'adjudant Danse, sérieusement blessé, doit être hospitalisé.

Les photos de MS.406 du GC III/2 en bon état sont malheureusement assez rares. La plupart des photos connues proviennent des archives allemandes, et montrent les épaves des appareils abandonnés sur le terrain de Niergnies.

Ci-dessus, le n° 923, abandonné à Cambrai, après avoir été endommagé le 16 mai en combat aérien, avec le capitaine Corniglion-Molinier aux commandes. (Bundesarchiv)

Ci-dessous, le n° 609, déjà bien entammé par les chasseurs de souvenirs. (ECPA)

Le n° 332 (« 5 »), capturé à Niergnies, est remorqué vers l'arrière par les Allemands. On devine plus que l'on distingue l'insigne de l'hirondelle derrière l'habitacle. (ECPA)

Le 15 mai, vainqueur d'un Bf 110, l'adjudant Prenez doit effectuer un atterrissage de fortune. Le sergent d'Achon est également blessé au cours du combat.

Le 16 mai est une dure journée pour le III/2 qui remporte cinq nouvelles victoires confirmées, mais perd deux pilotes, le sergent-chef Flanek et le sous-lieutenant Bardin, victimes de Bf 110. Ce dernier, qui s'est battu seul contre six chasseurs ennemis, sera crédité de deux victoires homologuées.

Le 17 mai, la gare et le terrain de Cambrai sont attaqués pendant trois quarts d'heure par des bombardiers allemands. Les avant-gardes allemandes se rapprochent dangereusement. Le commandant Geille reçoit l'ordre de changer de terrain sous la forme d'un énergique « *Foutez le camp !* ». Geille choisit de se replier sur Beauvais-Tillé. Le III/2 abandonne derrière lui un grand nombre d'appareils qui ne sont pas en état de vol, et rejoint Tillé avec seulement 11 avions.

Le 18 mai, une patrouille est coiffée par des 109 qu'elle n'a pas vu venir. Le sergent-chef Vittini, gravement brûlé, doit sauter en parachute. Le lieutenant Peuto est abattu en flammes près de Villequier-Aumont (Aisne). Piètre consolation, le sergent-chef Elmlinger abat un des assaillants.

Le 20 mai, le groupe reçoit l'ordre de s'installer à Persan, où il reçoit le renfort de sept Morane. Les 23 et 24 mai, le III/2 est convié à des missions d'attaque de véhicules blindés. Le second jour, les adjudant-chef Nédelec et adjudant Moret sont atteints par la *flak* et se posent comme ils peuvent dans la nature. Un troisième appareil est brisé à l'atterrissage. L'arrivée de six nouveaux Morane, le 27 mai, renforce le potentiel du groupe fortement affaibli au cours des journées précédentes. Cependant, le 29 mai, le groupe reçoit l'ordre de gagner Avord pour y être transformé sur Curtiss H-75A.

La transformation, commencée le 1er juin, est achevée en six jours. Le groupe remonte au front, le 6 et est rattaché au Sous-groupement de chasse n° 43 (colonel Moniot).

Le 8 juin, le III/2 sort à nouveau en force et exécute 45 sorties principalement dans la région de Soissons. Malheureusement, au cours d'une rencontre avec des Bf 110, le sergent Zinnicker est abattu et tué.

Le 9 juin, une patrouille est attaquée par des Bf 109. Le lieutenant Dubreuil en abat un, mais le sergent-chef Elmlinger est abattu; blessé, il sera hospitalisé.

Le 12 juin, commandant Geille est abattu par la *flak* au cours d'une mission de protection d'un Potez 63.11. Il parvient à se poser dans ses lignes et à rentrer au groupe dans la soirée. Le capitaine Corniglion-Molinier, isolé de sa patrouille en raison du brouillard, tombe sur un Hs 126 qu'il abat près de Dormans, puis doit également se poser en rase campagne. Dans la soirée, le groupe quitte La Perthe, trop exposé et gagne Auxerre.

Le 13 juin marque la dernière grande bagarre du GC III/2. À 10h50, 17 Curtiss menés par leur commandant en personne décollent pour une mission de destruction générale dans la région de Montmirail. Vers midi, les pilotes aperçoivent 21 Ju 87 en train de pilonner nos troupes au sol. Pendant l'engagement, d'autres Ju 87 surgissent, mais ils sont puissamment escortés par des Bf 109 et Bf 110, qui se ruent sur les chasseurs français. Ces derniers revendiquent cinq Ju 87 (dont trois sûrs) et quatre Bf 109. Cependant, le combat a laissé des traces.

Le commandant Geille, tiré à bout portant, doit effectuer son 74ème saut en parachute (forcé, celui-ci); il est gravement brûlé au visage. Le corps carbonisé de l'adjudant Romey ne sera retrouvé dans l'épave de son avion à Champguyon (Marne) que bien longtemps après l'armistice.

Le 14 juin au soir commence le long exode vers le sud. Parti d'Issoudun, le groupe finit par se retrouver à Rouïba (Algérie) au moment où l'armistice entre en vigueur.

Le 25 août, il est officiellement dissous.

MATÉRIEL

Morane 406	- 31.05.40
Curtiss H-75A	01.06.40 - 25.08.40

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Geille	- 13.06.40
Cne Rougevin-Baville	14.06.40 - 25.08.40

Commandant 5ème escadrille
Cne Kerangueven

Commandant 6ème escadrille
Lt Dubreuil

VICTOIRES
Drôle de Guerre : 1 confirmée
Campagne de mai-juin 40 : 31 victoires confirmées (1)

PERTES À L'ENNEMI

Tués : 5
(S/Lt Bardin, S/C Flanek, 16.05 - Lt Peuto, 18.05 - Sgt Zinnicker, 08.06 - Adj Romey, 13.06)

Blessés : 8
(Adj Danse, 14.05 - Sgt d'Achon, Adj Prenez, 15.05 - Adj Moret, 16.05 - S/C Vittini, 18.05 - S/C Elmlinger, 09.06 - Cdt Geille, 13.06 - S/Lt Lansoy, 13.06)

Prisonniers : 4
(Sgt Duclos, 21.09 - Sgt Barbey, 08.11 - Adj Boyer, S/C Chambon, 13.05)

TERRAINS

27.08.39	Cambrai–Niergnies (59)
08.09.39	Vitry-le-François–Vauclerc (51)
10.11.39	Cambrai–Niergnies (59)
28.11.39	Chaumont–Semoutiers (52)
20.01.40	Cambrai–Niergnies (59)
17.05.40	Beauvais–Tillé (60)
20.05.40	Persan-Beaumont (95)
01.06.40	Avord (18)
06.06.40	La Perthe (51)
12.06.40	Auxerre (89)
15.06.40	Issoudun (36)
17.06.60	Perpignan–La Salanque (66)
18.06.40	Oran–La Sénia (Alg)
19.06.40	Alger–Maison-Blanche (Alg)
21.06.40	Rouïba (Alg)
25.07.40	Oran–La Sénia (Alg)
25.08.40	Dissolution

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

30.10.39	Adj Moret	Hs 126	Bad Bergzabern (D)
	Lt Lechat		
	S/Lt Bardin		
10.05.40	Adj Moret	He 111	Belgique
	A/C Nedellec	He 111	Albert (80)
	S/C Ravilly		
	Sgt Zinnicker		
(10.05.40)	Adj Romey	He 111	St Omer (62)
	S/C Pizon		
11.05.40	S/C Flanek	Bf 110	Namur (B)
12.05.40	Adj Romey	Do 17	St Trond (B)
	S/C Chambon		
	S/Lt Bardin	Hs 126	Huy (B)
	Adj Romey		
	S/Lt Dartevelle		
	GC III/7		
13.05.40	Lt Lechat	Hs 126	Denain (59)
	S/C Chambon		
	Cne Corniglion-Molinier		
	Adj Danse		
	GC II/7		
14.05.40	Lt Lechat	He 111	NE Namur (B)
	S/C Pizon		
	S/Lt Lansoy		
	Adj Romey		
	S/C Bouttier		
	Sgt d'Achon		
	S/Lt Pissotte		
	Sgt Linart		
	Sgt Zinnicker		
	Adj Moret		
	S/C Ravily		
	S/C Roig		
	S/C Pizon	He 111	E Hannut (B)
	S/Lt Lansoy		
	S/C Bouttier		
	Lt Le Blanc	He 111	SO Namur (B)
	S/C Elmlinger		
15.05.40	Lt Le Blanc	Bf 109	S Namur (B)
	S/Lt Voyer		
	S/C Elmlinger		
	Adj Prenez	Bf 110	Avesnes s/- H. (62)
	16.05.40	S/Lt Pissotte	Hs 126
Montcornet (02)			
	Cdt Geille		
	S/C Elmlinger		
	Adj Moret		
	S/C Ravily		
	S/C Roig		
	Cne C.Molinier	He 111	Hirson (02)
	S/Lt Lansoy	Bf 110	Montcornet (02)
	Lt Zantara		
	S/Lt Bardin	Bf 110	Fourmies (59)
	S/Lt Bardin	Bf 110	Fourmies (59)
18.05.40	S/C Elmlinger	Bf 109	Chauny (02)
20.05.40	Lt Lechat	He 111	Monchy-la-Gache (80)
	Lt Le Blanc		
	Adj Romey		
	S/C Elmlinger		
	S/C Monribot		
26.05.40	Cne Kerangueven	He 111	Ully-St Georges (60)
	S/Lt Lansoy		
08.06.40	A/C Nedellec	He 111	Soissons (02)
	Lt Zantara		
	Adj Moret		
	S/C Roig		
	S/C Ravily		
	S/Lt Pissotte		
	Sgt Linart		
	Sgt Zinnicker		
	Lt Dubreuil	He 126	Braine (02)
	A/C Nedellec		
	Cne Laskiewicz		
	Cdt Geille		
	Cne Corniglion-Molinier		
	Lt Zantara		
	Lt Le Blanc		
	S/C Elmlinger		
	Sgt Roussel		
09.06.40	Lt Dubreuil	Bf 109	Vierzy (02)
11.06.40	A/C Nedellec	Hs 126	Ronchères (02)
12.06.40	Cne C.Molinier	Hs 126	Dormans (51)
13.06.40	Lt Le Blanc	Ju 87	Montmirail (51)
	Adj Moret	Ju 87	Montmirail (51)
	Cne Kerangueven	Ju 87	Montmirail (51)
	Adj Moret	Bf 109	Montmirail (51)
	Cne de Bertren	Bf 109	Montmirail (51)
	S/C Roig	Bf 109	Montmirail (51)
	S/C Bouttier	Bf 109	Montmirail (51)

(1) Les deux victoires partagées, l'une avec le GC II/7, l'autre avec le GC III/7 ne sont comptées que pour moitié chacune.

LES CIMETIÈRES

Ci-dessus : vue partielle de l'usine SNCAO de Nantes-Bouguenais, prise par les Allemands à leur arrivée, vers le 20 juin 1940. Les Français ont détruit les LeO 451 qui n'ont pu être achevés ou repliés. Celui au premier plan porte un « 57 » sur le fuselage, qui représente, soit un code usine, soit plus probablement les deux derniers chiffres de son numéro de série (n° 3057). Rappelons que l'usine de Bouguenais a livré son dernier LeO 451, le n° 3053, le 18 juin. (Bundesarchiv)

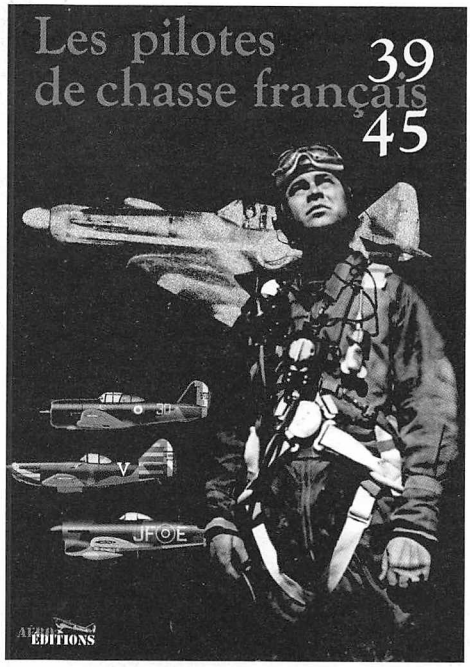
Ci-dessous : les Britanniques avaient rassemblé une partie de leurs avions accidentés en France dans le N° 21 *Aircraft Depot*, à Bouguenais, dans l'intention de les rembarquer. Les événements en décidèrent autrement. On distingue, au tout premier plan, un Battle du N° 218 *Squadron*; un autre appareil de la même unité (code « HA-U ») gît sur la droite de la photo. Derrière le Battle du premier plan, deux carcasses de Blenheim Mk.IV : le P6922, accidenté à Poix le 5 avril 1940 par un équipage du N° 59 *Squadron* et le P4901, qui n'a jamais été livré à une unité opérationnelle, probablement victime d'une panne après son transfert en France. Enfin, à gauche, un autre Blenheim, portant le code « TR » du N°59 *Squadron* de l'*Air Component*. (Bundesarchiv)

DES ÉLÉPHANTS

Ci-dessus : les restes de la *Panzerarmee Afrika* sur le terrain de Tunis-El Aouina, en juin 1943. Au premier plan, un Bf 109G-2 portant les chevrons de *Kommodore*. S'agit-il de l'appareil du *Major* Johannes Steinhoff, de la JG 77 ?

Ci-dessous : un Junkers Ju 88D-1 (K7+XM) de la 2./Aufkl.Gr. Nacht immobilisé par la fin des hostilités sur la base danoise de Beldringe (Fionie). Cette escadrille était rattachée au FAGr. 2, unité de reconnaissance maritime – ce qui explique le camouflage bariolé des parties supérieures. Beldringe fut, en mai 1945, le refuge d'un certain nombre d'unités de reconnaissance. (Service historique de l'armée de l'Air royale danoise)

Ci-contre :
un Junkers Ju 88G-6c de chasse de nuit (sans radar) portant le code « U5+NT », l'identifiant comme appartenant à la 9./KG 2, abandonné en bordure d'une autoroute, à Brunnthal, près de Münich.
Le III./KG 2 avait été transformé sur chasseurs de nuit et incorporé au V./NJG 2 du *Major* Schreiweis, le 1er décembre 1944. Le code de leur ancienne escadre avait été apparemment conservé par les équipages.
Le groupe fut dissous le 29 avril 1945 et le personnel engagé dans les combats terrestres.
(Collection J.V. Crow)



La souscription sera close le 31 octobre 1999

BON DE RÉSERVATION

à découper ou à recopier sur papier libre

NOM : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal (Zip) : _____ **Pays :** _____

Veuillez me réserver____ exemplaire(s) *Les Pilotes de chasse français 39/45* au prix spécial de souscription de F. 249,oo (Euros 44,oo) au lieu de F. 339,(Euros 59,9o) par exemplaire. La souscription sera close le 31 octobre 1999.

J'ajoute les frais de port :
- France métropolitaine : gratuit
- CEE, DOM/TOM : F. 25,oo (Euros 4,42)
- Europe : F. 30,oo (Euros 5,3o)
- Autres pays : F. 35,oo (Euros 6,18)

soit un total de F._____ ou Euros_____ que le règle *(biffer la mention inutile)* :

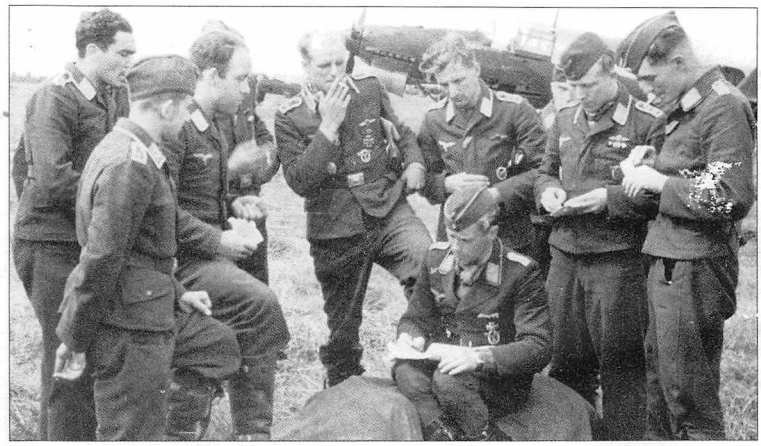
par chèque (ci-joint), mandat, carte bancaire n° _____ date val. _____

Fait à : _____ le : _____

À retourner à
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul-Valéry
32500 Fleurance (France)

Signature :

Abonnement



- Bon, vous avez tous bien noté ? Désormais, pour s'abonner, on écrit à Aéro-Journal, 50 bld Paul Valéry, 32500 Fleurance. Vous pouvez disposer.

Dans le n° 8

(parution le 30 juillet 1999)

Le Martin 167F

Après celui sur le Douglas DB-7 (n° 1), un dossier sur la carrière opérationelle du Glenn Martin 167F, qui constitua, avec le LeO 451, l'épine dorsale du bombardement français entre 1940 et 1942.

BULLETIN D'ABONNEMENT
à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 8 au n° 13 inclus :** France F. 195,oo (29,8o euros) - CEE/DOM-TOM F. 215,oo (32,8o euros) - Autres pays F. 235,oo (35,8o euros) -air mail.

☐ **Je souhaite recevoir le(s) n° 4 / n° 5 / n° 6** - Les autres numéros sont épuisés - Chaque numéro : F. 43,oo (7,6o euros) port inclus (tous pays)

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

☐ **Ci-joint, mon règlement de F.** _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

39/45 MAGAZINE

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE, L'ACTUALITÉ DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

- **Grands dossiers**
- **Témoignages de vétérans**
- **Rubriques régulières :**

reportages, uniformologie, biographies, fortifications, blindés, armements, tactiques, bibliothèque...

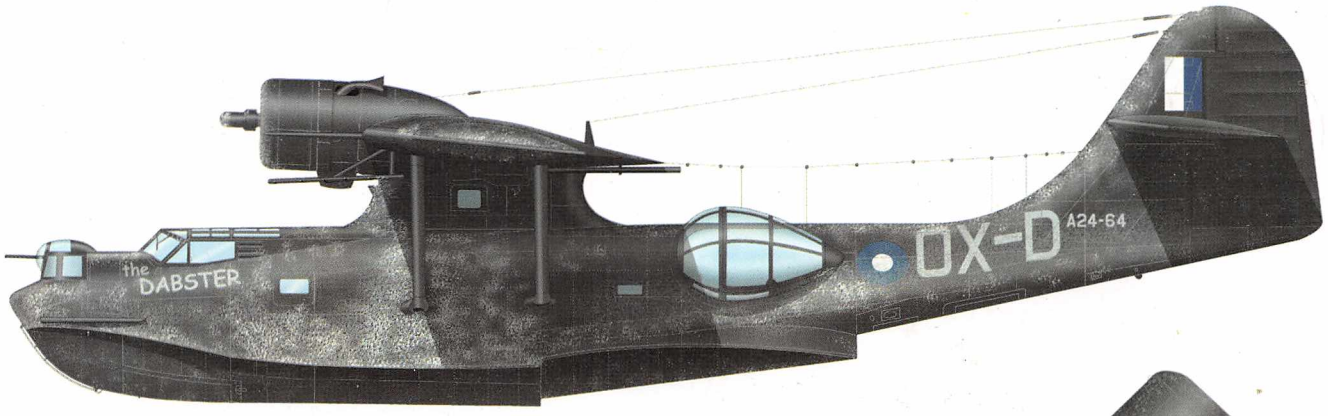
- **Photos d'archives militaires et privées**

Catalogue et exemplaire gratuits sur simple demande de votre part

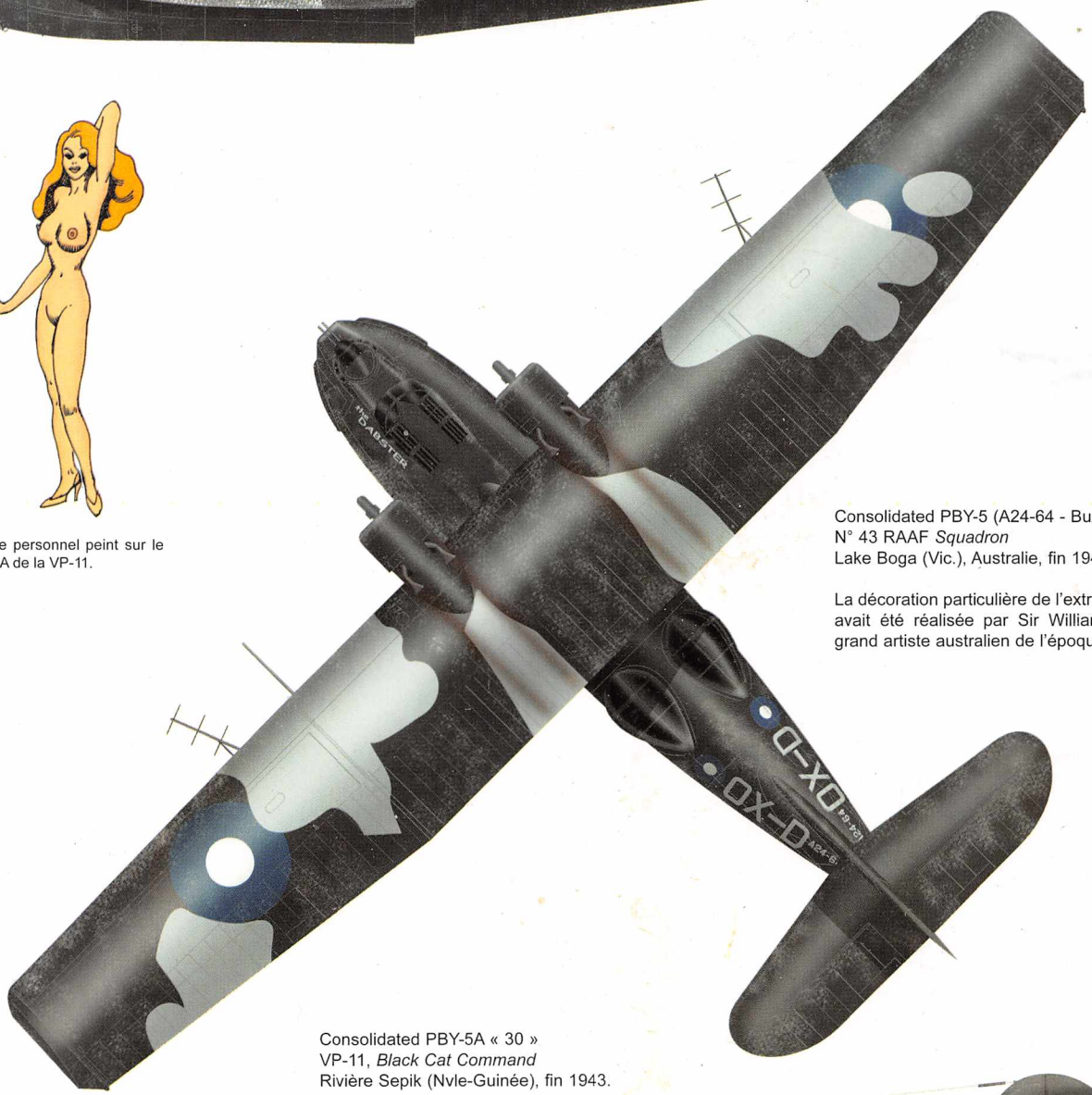
Editions Heimdal : Château de Damigny
BP 320 - F-14403 BAYEU[illegible] 02 31 51 68 68 - Fax : 02 31 51 68 60

39/45 MAGAZINE

Black Cats



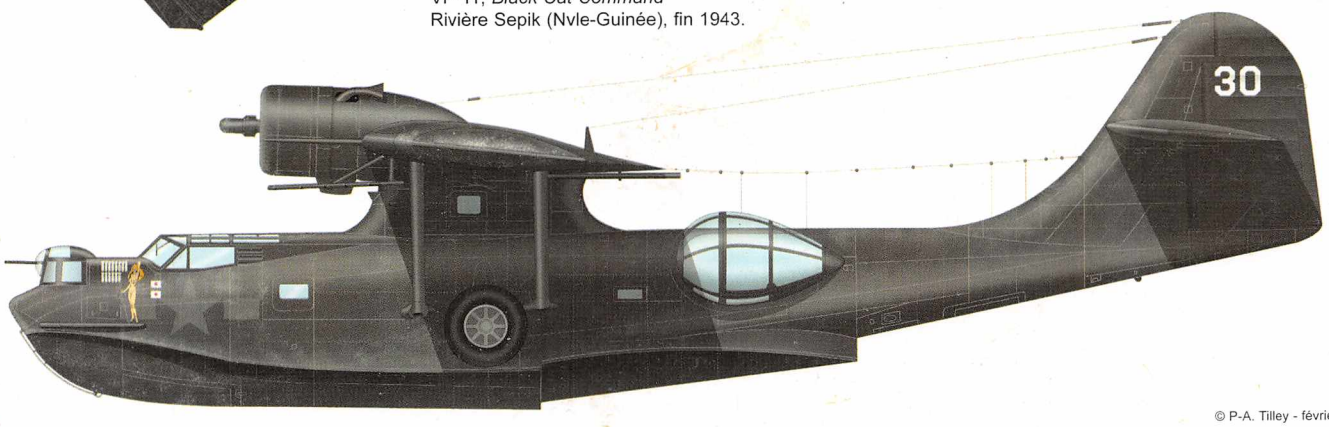
Insigne personnel peint sur le PBY-5A de la VP-11.



Consolidated PBY-5 (A24-64 - BuAer 08405)
N° 43 RAAF *Squadron*
Lake Boga (Vic.), Australie, fin 1944.

La décoration particulière de l'extrados de l'aile avait été réalisée par Sir William Dobel, un grand artiste australien de l'époque.

Consolidated PBY-5A « 30 »
VP-11, *Black Cat Command*
Rivière Sepik (Nvle-Guinée), fin 1943.



© P-A. Tilley - février 99